അപകടം

എന്റെ സഹയാത്രികൻ

(Malayalam)

Apakatam Ente Sahayatrikan

By V. K. MADHAVANKUTTY

First Published July 1975

PRINTED AT INDIA PRESS, KOTTAYAM

Price Rs. 4·50

Publishers:
Sahitya Pravarthaka Co-operative
Society Ltd., Kottayam, Kerala State, India

Sales Department:
NATIONAL BOOK STALL
KOTTAYAM - TRIVANDRUM - ERNAKULAM - CANNANORE
TRICHUR - PALGHAT - QUILON - KOZHIKODE — ALLEPPEY

അപകടം
എന്റെ സഹയാത്രികൻ

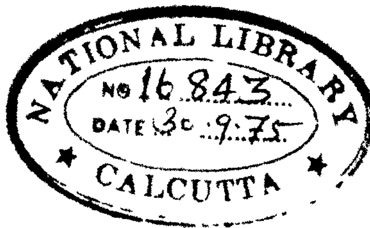
വി. കെ. മാധവൻകുട്ടി

പ്രസാധകന്മാർ
സാഹിത്യപ്രവർത്തക സഹകരണസംഘം

നാഷനൽ ബുക്ക്സ്റ്റാൾ
കോട്ടയം
വില ക. 4·50

വി. കെ. മാധവൻകുട്ടിയുടെ കൃതികൾ

അപകടം എന്റെ സഹയാത്രികൻ
ഈശ്വരൻ സ്വന്തം ലേഖകനോടു സംസാരിക്കുന്നു
ഒരു യാത്ര—കിഴക്കൻ ജർമ്മനിയിലും യൂറോപ്പിലും
ധർമ്മക്ഷേത്രേ



S9118 B2029 14/75-76 1-2000 MF 16

ഒരപകടത്തിൽപ്പെടുക, അതു് ഒരു വിമാനാപകടമാവുക, അതിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെടുക, എന്നതു വലിയ ഒരു കാര്യമാണു്. അതിനു രാഷ്ട്രീയപ്രാധാന്യമുണ്ടാകുക എന്നുകൂടി വരുമ്പോൾ അതു കൂടുതൽ വലിയ ഒരു കാര്യമാകുന്നു. അങ്ങനെ ഒരപകടത്തിൽപ്പെടാനും അത്ഭുതകരമായി രക്ഷപ്പെടാനും സാധിച്ചതു് ഒരു വലിയ ഭാഗ്യമായി കരുതുന്നു. പലർക്കും നിഷേധിക്കപ്പെടുന്ന ഒരനുഭവത്തിലൂടെ ജീവിക്കുക എന്നതു് ഒരു പത്രപ്രവർത്തകനെന്ന നിലയ്ക്കു പ്രത്യേകിച്ചും അസൂയാവഹമായ ഒരു നേട്ടമാണു്.

''നിങ്ങൾക്കു് ഇനിയെങ്കിലും 'മിറാക്കിൾസിൽ' വിശ്വസിച്ചുകൂടേ?'' എന്നു് ഒരു പരിചിതൻ എഴുതിച്ചോദിച്ചു. ഒരു ഇടതുപക്ഷസുഹൃത്തു് പറഞ്ഞു, ''രക്ഷപ്പെട്ടുകൊണ്ടു് വിധിക്കു സർട്ടിഫിക്കറ്റുകളൊന്നും കൊടുത്തുപോകരുതു്'' എന്നും. എന്തായാലും വലിയ ഒരു സംഭവത്തിനു ദൃക്സാക്ഷിയാവാനും, അതിൽ പങ്കുകൊള്ളാനും സാധിച്ചതാണു വലിയ കാര്യം.

ഇതിനെക്കുറിച്ചു ദീർഘമായി എന്തെങ്കിലും എഴുതാൻ പറ്റുമെന്നു് ആദ്യമൊന്നും തോന്നിയിരുന്നില്ല. ഏതാനും സെക്കൻറുകൾ മാത്രം നീണ്ടുനിന്ന അനുഭവത്തെക്കുറിച്ചു പലരോടു പറയുകയും, സമയം കടന്നുപോകുകയും ചെയ്യുമ്പോൾ ചില ആശയങ്ങളൊക്കെ രൂപമെടുത്തു. എനിക്കു കൂട്ടുകാരനായുള്ള അപകടഭയം, ചിരകാലമായി അവനുമായുള്ള സംസർഗ്ഗംകാരണം അവനെ കൂട്ടാക്കണമെന്നില്ല എന്ന നിലപാടു്, എങ്കിലും എന്നെ പിൻതുടരാനുള്ള അവസരങ്ങൾ കൊടുക്കുക, അവസാനം ആകാശത്തു് ഒരേററുമുട്ടൽ നടക്കുക എന്നീവക കാര്യങ്ങൾ പ്രതിപാദ്യങ്ങളാണെന്നു തോന്നി. ആകാശത്തുവെച്ചു് ഒരേറ്റുമുട്ടൽ നടന്നശേഷം തോന്നി ഇനി ഇവനെ പേടിക്കാനില്ല.

ഞാൻ അപകടഭീതിയെ അതിജീവിച്ചിരിക്കുന്നുവെന്നു്. പക്ഷേ, പിന്നീടു യാത്രചെയ്യുമ്പോഴും അവൻ എൻ്റെ പുറകിലുള്ള അനുഭവമാണു്. അന്വേഷണത്തിൻ്റെയും അപകടത്തെത്തുടർന്നുണ്ടായ സംഭവവികാസങ്ങളുടെയും രാഷ്ട്രീയസ്വഭാവമാണോ ഇതിനു കാരണം എന്നും തോന്നിയിട്ടുണ്ടു്. ഈ ഭാഗങ്ങളെ സ്പർശിക്കുന്ന ഏതാനും വിവരണങ്ങളാണു് ഈ കൊച്ചു പുസ്തകത്തിൽ.

യാത്രചെയ്യാൻ എനിക്കു ഭയമില്ല; ഇഷ്ടവുമാണു്. ഇത്തരം അനുഭവങ്ങളും അന്വേഷിച്ചു നടക്കാറില്ല. പക്ഷേ, അവ കിട്ടുമ്പോൾ അതു് മററുള്ളവരുമായി പങ്കിടാൻ എപ്പോഴും സാധിക്കണം എന്നു മാത്രമേ ആഗ്രഹമുള്ളു.

ന്യൂഡെൽഹി, 1974 വി. കെ. മാധവൻകുട്ടി

അദ്ധ്യായങ്ങൾ

1. തമ്മിലൊരു ധാരണ

എവിടെയും എപ്പോഴും അപകടത്തിന്റെ കാലൊച്ച പിന്നിൽ കേൾക്കുന്നു എന്നൊരു തോന്നൽ എനിക്കു പണ്ടേ തുടങ്ങിയതാണ്. സ്കൂളുവിട്ടു ചിറവരമ്പിലൂടെ വീട്ടിലേക്കു നടക്കുമ്പോഴും, സൈക്കിളു ചവിട്ടുമ്പോഴും, കാറോടിക്കുമ്പോഴും, പറക്കുമ്പോഴും അപകടം സഹയാത്രികനാണ്.

ആപ്പീസിലിരിക്കുമ്പോൾ നടക്കാൻ തുടങ്ങിയ കുട്ടി വരാന്തയുടെ വക്കത്തു ചെന്നു വീഴുമോ എന്നു തോന്നും. ഉടൻ ഇരിക്കുന്ന കസാലയുടെ കൈയിൽ പിടിക്കും. ഭാര്യ ഇന്നു നൈലോൺസാരിയാണല്ലോ ഉടുത്തിരിക്കുന്നതു്. അടുക്കളയിൽ ചെന്നാൽ തീപിടിക്കുവാൻ ഇടയില്ലേ എന്നു പെട്ടെന്നൊരു സംശയം. അപ്പോൾ പങ്ക നിറുത്തും. കാറോടിക്കുമ്പോൾ ആരുടെയെങ്കിലും മേലെ കേറുന്ന സ്ഥിതിവിശേഷങ്ങളുണ്ടാകുമോ എന്നു ഭയപ്പെടും. വിജനമായ റോഡിലാണെങ്കിലും ഉടൻ ബ്രേക്കിടും. മറ്റുള്ളവർ കാറോടിക്കുമ്പോൾ ഞാൻ ബ്രേക്കിടുകയും ഹോണടിക്കുകയും പതിവുണ്ട്. ഓടിക്കുന്ന ആളുടെ ക്ഷമ നശിപ്പിക്കുന്നവിധത്തിൽ അപകടത്തെപ്പറ്റിയുള്ള താക്കീതുകൾ നല്കുകയും ചെയ്യാറുണ്ട്, ഇപ്പോഴും. വിമാനത്തിൽ യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ ശബ്ദവ്യത്യാസങ്ങൾ വരുമ്പോഴൊക്കെയും ഇതു പൊട്ടിവീഴാൻ പോകുന്നു എന്ന വിചാരമാണ്. ഈ യാത്രകളിൽ ഒരിക്കലും ഞാൻ ഉറങ്ങാറില്ല. രാവിലെ ഷേവ്ചെയ്യുമ്പോൾ ബ്ലെയിഡു കൊണ്ടു കഴുത്തു മുറിയുമോ എന്നു ശങ്കിക്കും. ഷോക് അടിക്കുമോ എന്നുള്ള വിചാരംകൊണ്ട് ഇലക്ട്രിക്ഷേവർ

ഉപയോഗിക്കാറുമില്ല. എത്ര ഉഷ്ണമുണ്ടെങ്കിലും വാതിലുകളും ജനാലകളും ഭദ്രമായി അടച്ചേ ഉറങ്ങുക പതിവുള്ളൂ. ആരെങ്കിലും അതിലൂടെ കയറിവന്നാലോ? ഉറങ്ങുന്നതിനുമുൻപു തലയണ പൊക്കിനോക്കും. കട്ടിലിന്നടിയിലും നോക്കും. തലയണക്കടിയിൽ പാമ്പിനും, കട്ടിലിന്നടിയിൽ കള്ളനും വന്നിരുന്നുകൂടെന്നില്ലല്ലോ! തോക്കുകൾ കൈകൊണ്ടു പെരുമാറുന്നതു് ഇഷ്ടമല്ല. പെരുമാറുന്നവർ അതുംകൊണ്ടു് അടുത്തുവരുന്നതും മനഃപ്രയാസമുണ്ടാക്കുന്നു. കഴിയുന്നതും തോണിയിൽ യാത്രചെയ്യാറില്ല. പേടിയുണ്ടാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ വെള്ളം മുന്നിൽ നില്ക്കുന്നു.

യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ മാത്രമല്ല ഈ തോന്നൽ. ദേഹത്തിനു് അസുഖം ഉണ്ടാകുമ്പോൾ ഈ 'സഹയാത്രികൻ' കുറേക്കൂടി എന്നോടു ചേർന്നുനില്ക്കുന്നു എന്നു തോന്നും. എന്നാൽ ഒരു കാര്യംകൂടി ഇവിടെ പറയാതെ തരമില്ല. ചിരകാലസഹവർത്തിത്വംകാരണം സഹയാത്രികനും ഞാനും തമ്മിൽ ഒരു ധാരണയുണ്ടായിട്ടുണ്ടു്. അവസാന നിമിഷത്തിൽ അവൻ എന്നെ രക്ഷിക്കും. അപകടമാണെങ്കിലും വിട്ടുമാറാത്ത കൂട്ടുകാരനല്ലേ? ഈ ധാരണ ഒരു ആത്മവിശ്വാസം എന്നിലുളവാക്കിയിട്ടുണ്ടു്. അതു് ഒരു പുതിയ മനോധൈര്യവും നല്കിയിട്ടുണ്ടു്.

ഇത്തരം പേടികൾ—ഫോബിയകൾ—ഉണ്ടാകാൻ കാരണങ്ങളുണ്ടു്. അവ വെറും ഭാവന പടച്ചതല്ല. അറിവുകേടിന്റെ ഫലങ്ങളുമല്ല, സൃഷ്ടികളുമല്ല. അവ ഓരോന്നിനും ഓരോ സംഭവവുമായി ബന്ധമുണ്ടെന്നു കാണാം. എനിക്കു് അകന്ന ചാർച്ചയിൽ ഒരു അമ്മാവനുണ്ടായിരുന്നു. നായാട്ടിൽ താല്പര്യമുള്ള അമ്മാവൻ ഒരിക്കൽ തോക്കു തുടച്ചു വൃത്തിയാക്കുമ്പോൾ അറിയാതെ വെടി പൊട്ടി. ഇടനാഴിയിൽ കിടന്ന ആറുമാസം പ്രായംവരുന്ന കുട്ടിയുടെ തലയ്ക്കു മീതെയാണു് ഉണ്ട പാഞ്ഞുപോയതു്. ആ സംഭവം എനിക്കൊരു നടുക്കം ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ടു്. ആ നടുക്കത്തിന്റെ അംശങ്ങളായിരിക്കും തോക്കു കാണുമ്പോൾ അപകടത്തെപ്പററി എന്നെ ഓർമ്മിപ്പിക്കുന്നതു്. അടുക്കളയിൽ ഭക്ഷണം പാകംചെയ്യുമ്പോൾ സാരിക്കു

തീ പിടിച്ച സ്നേഹിതന്റെ ഭാര്യയുടെ മരണം ദാരുണമായിരുന്നു. തീ അന്നുമുതൽ എന്നെ പേടിപ്പിക്കുന്ന ഒരു വസ്തുവായി മാറി. ഭയങ്കരമായ കാറ്റും മഴയും മുൻപെ തോണി അക്കരെയെത്തിക്കാമെന്നു പറഞ്ഞുകൊണ്ടാണ് ഒരിക്കൽ കൊടുങ്ങല്ലൂർകടവിൽ തോണി കയറിയത്. നടപ്പുഴയിൽ മഴ മുന്നിലെത്തി. തോണിക്കാരനടക്കം എല്ലാവർക്കും വെപ്രാളം. ഞാൻ നിശ്ശബ്ദൻ. സ്ത്രീകൾക്ക് കരച്ചിൽ. അക്കരെയെത്തിയപ്പോൾ പലർക്കും പുനർജ്ജന്മപ്രതീതി. രക്ഷപ്പെട്ടതു വലിയ ഒരു അപകടത്തിൽ നിന്നായിരുന്നു എന്ന തോന്നലും, വെള്ളത്തെക്കുറിച്ചുള്ള ഭയവും ബാക്കി. ഒരു സഹപ്രവർത്തകന്റെ ഭാര്യ ബ്ലെയിഡ് എടുത്തു പെരുമാറി കൈ മുറിച്ച് അപകടത്തിലായി. വളരെ ശ്രദ്ധയോടെ മാത്രമേ ഞാൻ ബ്ലെയിഡ് കൈകാര്യംചെയ്യാറുള്ളു. വിദ്യുച്ഛക്തികൊണ്ടു പരിചയിച്ച പഴക്കമില്ലാത്തകാലത്ത് ആദ്യമായി പട്ടണത്തിൽ പോയപ്പോൾ പ്ലഗ്ഗിന്റെ രണ്ടു പിന്നുകളും പിടിച്ചുകൊണ്ടായിരുന്നു വിളക്കിടാൻ ശ്രമിച്ചത്. ഷോക്കിനെക്കുറിച്ച് അന്നുണ്ടായ ധാരണ ഇപ്പോൾ വിദ്യുച്ഛക്തിയെക്കുറിച്ചുള്ള ഭയമായി മാറിയിരിക്കുന്നു. സ്ക്കൂളിൽ പഠിക്കുന്നകാലത്ത് ഒരു ഓലക്കഷണമാണെന്നു കരുതി റോഡിൽനിന്നു പെറുക്കിയെടുത്തത് ഒരു പച്ചപ്പാമ്പായിരുന്നു. പാമ്പുകളെക്കുറിച്ചുള്ള പേടിയുടെ മനശ്ശാസ്ത്രം മനസ്സിലായില്ലേ. ഭാര്യക്ക് പങ്ക അതിവേഗത്തിൽ കറങ്ങണം. പതുക്കെ മതിയെന്ന് എന്റെ മിതശീലം. അതു ഞെട്ടററു വീഴുമോ എന്ന പേടികൊണ്ടാണ്. ഈ 'പങ്കപ്പൊരുത്ത'മില്ലായ്മയുടെ അടിസ്ഥാനകാരണം എവിടെയോ, ആരുടെയോ മേൽ പങ്ക ഇങ്ങനെ പൊട്ടിവീണതാണ്.

സൈക്കിളിൽനിന്നു മോട്ടോർകാറിലേക്കും, ജനതാ ട്രെയിനിലെ മൂന്നാംക്ലാസ്സിൽനിന്ന് വിമാനത്തിലുള്ള യാത്രയിലേക്കുമുള്ള മാററം വളരെപ്പതുക്കെയായിരുന്നു. ഈ മാററത്തിന്റെ എല്ലാ ഘട്ടത്തിലും അനുഭവങ്ങളും ധാരാളമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. നല്ല തണുപ്പുകാലത്തു ഡൽഹിയിൽ

രാത്രി പന്ത്രണ്ടുമണിക്ക് സൈക്കിളിൽ പോകുകയായിരുന്നു. തണുപ്പിന്റെ ശക്തി ആരെയും ഒരു മൂളിപ്പാട്ടെങ്കിലും പാടിക്കാതിരിക്കില്ല. ശൈത്യാധിക്യത്താലും പാട്ടിലെ കവിതയുടെ ഭംഗിയിലും റോഡിൽനിന്നു ശ്രദ്ധ ചിതറിപ്പോയി. സൈക്കിൾ എവിടെയോ തട്ടി വീണു. നാനൂറ്റി നാല്പതു വാട്ട്—അപകടം എന്ന ബോർഡും തലയോടു വിലങ്ങനെവെച്ച കൈയെല്ലുകളുടെ അടയാളവും മുൻപിൽ. വിദ്യുച്ഛക്തി കേബിൾ നന്നാക്കാൻവേണ്ടി കുഴിച്ച കുഴിയുടെ ഉള്ളിൽ സൈക്കിൾ. നടുറോഡിൽ കമിഴ്ന്ന് ഞാൻ ''കുഴിയിൽ വീണിരുന്നെങ്കിൽ രക്ഷയുണ്ടാവില്ലായിരുന്നു സാഹബ്,'' എന്നു പണിക്കാരൻ ഓർമ്മപ്പെടുത്തി. കുറച്ചുനേരം സൈക്കിളും ഉന്തി നടക്കാനേ കഴിഞ്ഞുള്ളൂ.

സൈക്കിൾ മാറി. ഓട്ടോസൈക്കിളിലായി യാത്ര. അതു് ഓടിക്കാൻ പഠിച്ച് അധികദിവസമായിട്ടില്ല. സ്വയം ഒരു പ്രാധാന്യം വന്നപോലെ തോന്നി. അതോടുകൂടി ഒരു ഗമയും. താമസിക്കുന്ന സ്ഥലത്തുനിന്നു നല്ല വേഗത്തിൽ നഗരമദ്ധ്യത്തിലേക്കു വരുകയായിരുന്നു. ട്രാഫിക് സിഗ്നൽ ചുവപ്പായിരുന്നതുകൊണ്ട് വണ്ടി നിർത്തി. സിഗ്നൽ പച്ചയായപ്പോൾ മുന്നോട്ടു നീങ്ങി. കുറുകെയുള്ള റോഡിൽനിന്നു ചുവപ്പുസിഗ്നൽ ഉണ്ടായിട്ടും ഒരു സ്ത്രീ കാറുമായി മുന്നോട്ടു വന്ന് എന്നെ തട്ടി. ഞാൻ താഴെ. ഓട്ടോസൈക്കിളിന്റെ മുൻചക്രം കാറിന്നടിയിൽ, ജനങ്ങൾ ചുറ്റുപാടും. സ്ത്രീക്കു സ്ഥലംവിടാൻ ധൃതിയും. ''ആപ് സിന്താ ഹൈ'' (നിങ്ങൾ ജീവിച്ചിരിപ്പുണ്ടോ?)—ഒരു സർദാർജി കൂട്ടത്തിൽനിന്നു ചോദിച്ചു. സ്ത്രീക്കു മൗനം. എനിക്കു വേദന. ഒന്നും പറയാതെ വാഹനം പൊക്കിയെടുത്തു് ഞാൻ ഗതാഗതത്തിനു റോഡ് ഒഴിച്ചുകൊടുത്തു.

പിന്നത്തെ വാഹനം സ്കൂട്ടറായിരുന്നു. അതു് ഓടിച്ചുതുടങ്ങിയപ്പോഴേക്കും ഭാവനയുടെ ഓട്ടവും പലവഴിക്കായിത്തുടങ്ങി. എന്നെക്കാളും ഭാരംകൂടിയ വല്യവരും പിൻസീറ്റിലിരുന്നാൽ ഇതു മേല്പോട്ടു പോകുമോ എന്ന

മക്കളെ തോന്നിയിട്ടുണ്ടു്. ഒരുദിവസം സ്നേഹിതയെ കാണാൻ പോകുകയായിരുന്നു. വരാന്തയിൽ അവരും കാത്തുനില്പുണ്ടായിരുന്നു. അവരുടെ വീട്ടിന്റെ മുൻപിൽവച്ചു സ്കൂട്ടർ മൂന്നുപ്രാവശ്യം വട്ടംകറങ്ങി. എന്താണീ വെപ്രാളം എന്നായിരിക്കും അവരാകെ തോന്നിയതു്. ഞാൻ അപകടം കൈകാര്യംചെയ്യുന്ന സമയം. അതായിരുന്നു ആദ്യത്തെ സ്കിഡ്ചെയ്യൽ. അതെന്തെന്നു ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടു. കാലിൽ ഒരു ചെറിയ ഉളുക്കോടുകൂടി അവളുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തിലെത്തി. മടക്കയാത്ര ടാക്സിയിലായിരുന്നു.

കാറോടിക്കാൻ പഠിപ്പിച്ചതു് ഒരു വൈമാനികനാണു്. അയാൾ ഇപ്പോൾ ഒരു പാതിരിയാണു്. എന്നെ വിദ്യ അഭ്യസിപ്പിച്ചതുകൊണ്ടല്ല. ശിക്ഷണത്തിനു് അധികം ദിവസം എടുത്തില്ല. എനിക്കു് ഓടിക്കാറായി എന്നു വിധിച്ചു് എന്നെ സ്റ്റീയറിങ്ങ് ഏല്പിച്ചു. അദ്ദേഹം സ്വന്തം കാറിൽ അനുഗമിക്കാനും തുടങ്ങി. അന്നു ദൽഹിയിലുണ്ടായിരുന്ന കെ. പി. സി. സി. പ്രസിഡൻറ് ശ്രീ സി. കെ. ഗോവിന്ദൻനായർ എന്റെ ഈ ഉദ്ഘാടനത്തിനു സാക്ഷിയായി എന്റെകൂടെ കാറിലുണ്ടായിരുന്നു. കാർ സ്റ്റാർട്ടാക്കി. പക്ഷേ, നേരെ ചെന്നു കയറാൻ പുറപ്പെട്ടതു കമ്പൗണ്ടുവാളിലേക്കായിരുന്നു. അടുത്ത പ്രാവശ്യം ദൽഹിക്കു വരുമ്പോൾ ഞാൻ തന്റെ ഒപ്പം സഞ്ചരിക്കാമെന്നു പറഞ്ഞു് സി. കെ. മററ കാറിൽ കയറി. ആകാശത്തിലേക്കു പോകാനല്ല പഠിപ്പിച്ചതു് എന്നു വൈമാനികൻ ഓർമ്മപ്പെടുത്തി. പതുക്കെപ്പതുക്കെ റോഡിലൂടെ തന്നെ യാത്രതുടർന്നു.

ഞാനും കേരളകൗമുദി പത്രാധിപർ ശ്രീ എം. എസ്. മണിയുംകൂടെ ഒരുദിവസം രാവിലെ ഒരു സ്നേഹിതനെ കാണാൻ പോകുകയായിരുന്നു വർത്തമാനം പറഞ്ഞുകൊണ്ടു് ഏകദേശം നാല്പതുനാഴിക വേഗത്തിൽ ഒരു ഇറക്കമിറങ്ങുകയായിരുന്നു. പെട്ടെന്നു സ്റ്റീയറിങ്ങ് ഊരി കൈയിൽ വന്നു. എന്തു ചെയ്യേണ്ടു എന്നറിയാതെ അതു് അടുത്തിരിക്കുന്ന മണിയുടെ കൈയിൽ കൊടുത്തു. ''മാധവൻകുട്ടീ, കാറു നിർത്തൂ.''—മണിയുടെ ഒരു ആജ്ഞതന്നെയായ

യിരുന്നു അതു്. ഭാഗ്യത്തിനു് റോഡിന്റെ ഒരു ഭാഗത്തു കാറു വന്നണഞ്ഞു. രണ്ടുപേരും ഒന്നും പറയാതെ ടാക്സിയെടുത്തു യാത്രതുടർന്നു. ഭയങ്കരമായ ഒരു അപകടത്തിൽനിന്നു രണ്ടു ചിത്രപ്രവർത്തകർ രക്ഷപ്പെട്ടു. 'ചെമ്മീൻ' ചിത്രത്തിനു സ്വർണ്ണമെഡൽ കിട്ടിയശേഷം രാമു കാര്യാട്ടിന്റെയും ബാബുവിന്റെയും കൂടെ എറണാകുളത്തേക്കു മടങ്ങുകയായിരുന്നു. ബോംബെയിൽ ഒരു സുഹൃത്തിന്റെ വീട്ടിൽ രാത്രി ഭക്ഷണം. ഊണുകഴിഞ്ഞു മടങ്ങുമ്പോഴും ബാബു പിന്നു കാറോടിക്കണമെന്നായി. ബോംബെയിലെ റോഡുകളെക്കുറിച്ചോ, അവിടത്തെ കാറുകളെക്കുറിച്ചോ ഞങ്ങളിൽ ആർക്കും യാതൊരു പരിചയവുമില്ല. കാർ മെയിൻറോഡിലേക്കു കടന്നു വലത്തോട്ടു തിരിഞ്ഞാലാണു താമസിക്കുന്ന ഹോട്ടലിലെത്തുക. രാത്രി സമയം രണ്ടുമണി. കാർ ആ തിരിച്ചിലിനു തുടങ്ങിയപ്പോഴുണ്ടു വലതുഭാഗത്തുനിന്നു് ഒരു കൂറ്റൻ ബസ്സ് എൺപതു മൈൽ വേഗത്തിൽ വരുന്നു. ബ്രേക്കിട്ടാൽ, നേരെ പോയാൽ സ്വർണ്ണമെഡൽ കേരളത്തിൽ എത്തില്ലായിരുന്നു. കാറിൽനിന്നു് എല്ലാവരും കൂക്കംവിളിയും. അസാമാന്യമായ മനോധൈര്യം പ്രകടിപ്പിച്ചു് ബാബു ബസ്സിന്റെ ഗതിക്കനുകൂലമായി കാറു വെട്ടിച്ചു. ബസ്സുകാരൻ എവിടെയോ എത്തിയിരിക്കുന്നു. കാറിലുള്ള ആരും രക്ഷപ്പെടില്ല, ഞാനെങ്കിലും രക്ഷപ്പെടട്ടെ എന്നു് അവൻ കരുതിയിരിക്കും. പിന്നീടു യാത്ര വളരെ പതുക്കെയായിരുന്നു. അന്നത്തെ ഉറക്കവും ക്ഷീണിച്ചുള്ളതായിരുന്നു. ഇങ്ങനെ ഓർക്കത്തക്ക സംഭവങ്ങൾ പലതുമുണ്ടു്—കാറിലും, ബസ്സിലും, തീവണ്ടിയിലുമെല്ലാം.

ആദ്യം വിമാനയാത്ര നടത്തിയതു് വിദേശത്തേക്കായിരുന്നു. ഒരു പഴയ ഡക്കോട്ടയിൽ ഡൽഹിയിൽനിന്നു കാബൂളിലെത്തണം. എന്നിട്ടു് അവിടന്നു താഷ്ക്കെന്റിലും. നല്ല മഴയത്തു് ഡക്കോട്ട പുറപ്പെട്ടു. എന്നിലുള്ള പേടി ഉണർന്നിരിപ്പായി. വിമാനയാത്രയിലുള്ള പേടി അന്നു തുടങ്ങുകയും വിമാനയാത്രയിലുള്ള മോഹം അന്നവസാനിക്കുകയുംചെയ്തു. പ്രത്യേകിച്ചു് ഒരു കാരണവുംകൊണ്ടല്ല. പേടി

കൊണ്ടുമാത്രം. വിമാനം ഉയർന്നു പറന്നുതുടങ്ങിയപ്പോഴും ഇതു മുന്നോട്ടുനീങ്ങുന്നില്ല എന്നൊരു തോന്നൽ. ആ തോന്നൽ ഇറങ്ങുന്നവരെയുണ്ടായിരുന്നു. പിന്നീടു കുറച്ചു പറന്നു പരിചയിച്ചപ്പോഴും അതു മാറി. പക്ഷേ, പേടിമാത്രം ബാക്കിയായി.

ശ്രീ വി. കെ. കൃഷ്ണമേനോന്റെ പ്രശസ്തിയുടെ ഉച്ചകോടിയുടെ കാലഘട്ടം. എപ്പോഴും പറന്നുനടക്കുന്ന സമയം. അദ്ദേഹത്തിന്റെ കൂടെ തിരുവനന്തപുരത്തേക്ക് എയർഫോഴ്സ് വിമാനത്തിൽ പോകാൻ ആദ്യമായി കിട്ടിയ അവസരം. സുഖകരമായ യാത്ര. രാത്രി മുഴുവൻ പറക്കൽ. പകൽ മുഴുവനും കൃഷ്ണമേനോന്റെ വാഗ്വിലാസം—അതാണു കൃഷ്ണമേനോന്റെ യാത്രയുടെ സ്വഭാവം. രണ്ടുദിവസത്തെ പരിപാടികൾക്കുശേഷം ഹൈദ്രബാദുവഴി ദൽഹിക്കു മടങ്ങുകയാണ്. ഹൈദ്രബാദിൽ നിന്നു പുറപ്പെട്ട് ഒരുമണിക്കൂർ കഴിഞ്ഞിരിക്കും. കാലാവസ്ഥ വളരെ മോശമാണെന്നും നല്ല മിന്നലും മററും ഉള്ള ഒരു കൊടുങ്കാററു സമീപിക്കാൻപോകയാണെന്നും വൈമാനികനറിയിച്ചു. അരപ്പട്ട മുറുക്കിയിരിക്കാൻ പറഞ്ഞപ്പോൾ അയാൾക്കും പരിഭ്രമമുള്ളതായി തോന്നി. ഏതാനും മിനുട്ടുകൾക്കുശേഷം വിമാനം അതിവേഗത്തിൽ മേല്പോട്ടും കീഴ്പോട്ടും പോകാൻ തുടങ്ങി. പിന്നിൽ ആരുമറിയാതെ സൂക്ഷിച്ചുവെച്ചിരുന്ന നേന്ത്രപ്പഴങ്ങളും നാളികേരവും ഒന്നിച്ച് എല്ലാവരുടെയും നടുവിലേക്ക് എറിയപ്പെട്ടു. കൃഷ്ണമേനോന്റെ കാൽ എവിടെയോ മുട്ടി അല്പം മുറിഞ്ഞു. കുറച്ചുനേരത്തിനുശേഷം പൈലററ് വന്നു പറഞ്ഞു: ''വേറെ വല്ല വിമാനവും ആയിരുന്നെങ്കിൽ ഈ കാററും മഴയും താങ്ങുമായിരുന്നില്ല'' എന്ന്. ഞങ്ങൾ സഞ്ചരിച്ച റഷ്യൻവിമാനം കരുത്തുള്ളതായിരുന്നു. വി. ഐ. പി.കൾ ഇപ്പോഴും അതാണ് ഉപയോഗിക്കുന്നത്. അന്നു തുടങ്ങി ഇന്ത്യ—സോവിയററ് സൗഹൃദത്തിൽ എനിക്കു മതിപ്പു തോന്നാൻ ഒരു കാരണവുമായി. കൃഷ്ണമേനോനു യാതൊരു കൂസലുമുണ്ടായിരുന്നില്ല.

അതുകാരണം അന്നത്തെ യാത്രയിൽ ബാക്കിയുള്ളവർക്കും പരസ്പരം നോക്കി പങ്കിടേണ്ടിവന്നു.

ചൈനീസ് ആക്രമണകാലം. സ്വാതന്ത്ര്യത്തിനുശേഷം ഇന്ത്യൻപത്രപ്രവർത്തകർക്ക് യുദ്ധം റിപ്പോർട്ടുചെയ്യാൻ കിട്ടിയ ആദ്യത്തെ അവസരം. നമ്മുടെ യുദ്ധത്തെക്കുറിച്ചുള്ള വിവരങ്ങൾ അതാതുദിവസം പത്രപ്രവർത്തകർക്ക് നല്കിയിരുന്നതു തെസ്പൂരിലെ കോർഹെഡ് ക്വാർട്ടേഴ്സിൽവെച്ചായിരുന്നു. ഒരുദിവസം വൈകുന്നേരം ഇൻഫർമേഷൻ ആപ്പീസർ വന്നു പറഞ്ഞു: ''ചൈനക്കാർ മലകടന്നു റോഡ് മുറിച്ചു കടന്നു സമതലത്തിൽ എത്തിയിരിക്കുന്നു. എല്ലാവരും ഉടൻ സ്ഥലം വിടണം.'' കോർ ഹെഡ് ക്വാർട്ടേഴ്സ് അവിടുന്നു ഗൗഹതിയിലേക്കു മാറുകയാണ്. ഞങ്ങളോടു വിമാനത്താവളത്തിൽ ചെന്നു കിട്ടുന്ന വിമാനത്തിൽ കയറിക്കൊള്ളാൻ പറഞ്ഞു. എനിക്കും സ്നേഹിതൻ ഫ്രീപ്രസ്സ് ജേർണലിന്റെ ലേഖകൻ നരേന്ദ്രൻ—വി. എൻ. നായർ—കിട്ടിയതു കല്ക്കത്തയിലേക്കുള്ള ഒരു വിമാനമാണ്. അർദ്ധരാത്രി കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. വിമാനം കല്ക്കത്തയിലിറങ്ങാറായി. എന്തുചെയ്താലും പൈലററിനു റൺവേയ്ക്കു നേരെചെന്ന് ഇറങ്ങാൻ പററുന്നില്ല. മൂന്നു പ്രാവശ്യം ഇറങ്ങാനുള്ള ശ്രമം വിഫലമായി. വീണ്ടും മേല്പോട്ടു പൊങ്ങി. എല്ലാവർക്കും പരിഭ്രമം തുടങ്ങി. ചില അമേരിക്കൻ പത്രപ്രവർത്തകർ ചീത്തവാക്കുകൾ ഉപയോഗിച്ചുതുടങ്ങി. വിവാഹിതനായ നരേന്ദ്രന് അവിവാഹിതനായിരുന്ന എന്നേക്കാളും പേടി. അതു മനസ്സിലാക്കത്തക്കതാണ്. ചില ഭാഗത്തുനിന്നു ചില പരിഭ്രമപ്രകടനങ്ങൾ. എന്തിനു പറയുന്നു നാലാമത്തെ ശ്രമം വിജയിച്ചു. ഒരുവിധം ഞങ്ങൾ ഭൂമിയിലെത്തി. ചൈനക്കാരിൽനിന്നു മാത്രമല്ല രക്ഷപ്പെട്ടതു് എന്നൊരു തോന്നൽ എല്ലാവരിലും ഉണ്ടായിരുന്നു.

അതേ യുദ്ധകാലത്തു വടക്കുപടിഞ്ഞാറൻ അതിർത്തിയിലെ ഹിമാലയപർവ്വതനിരകളുടെ യുദ്ധമുന്നണി കാണാൻ എനിക്ക് അവസരം കിട്ടി. ചുഷൂലിലെ യുദ്ധം

ഇന്ത്യാ—ചൈനാ യുദ്ധത്തിലെ പ്രധാനമായ ഒരു അദ്ധ്യായമാണ്. അവിടെ ചെന്നു മുന്നണി കണ്ടു്, പല വീരകഥകളും കേട്ടു്, ജവാന്മാരുടെ മനോവീര്യത്തിൽ അഭിമാനവുംകൊണ്ടു ഹെലികോപ്ടറിൽ ലഡാക്കിന്റെ തലസ്ഥാനമായ ലേയിലേക്കു പറക്കുകയായിരുന്നു. കൊടുംതണുപ്പു്. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്കു ഹിമപാതം, മൂടൽമഞ്ഞലകളുടെ പ്രവാഹം. പകുതി വഴിയെത്തിയപ്പോഴേക്കും ഹെലികോപ്ടറിനു മുന്നോട്ടു പോകാൻ വയ്യാതായി. മുന്നോട്ടുള്ള കാഴ്ച മുഴുവനും മൂടൽമഞ്ഞു തടസ്സപ്പെടുത്തി. കഴിയുന്നതും വേഗം നിലത്തിറങ്ങുക മാത്രമാണു പോംവഴി എന്നായി. അടുത്തു കണ്ട ഒരു ചെറിയ പരന്ന സ്ഥലത്തു താഴെയിറങ്ങി. അപ്പോഴേക്കും ദൂരെനിന്നു രണ്ടുമൂന്നു് ഇന്ത്യൻ പട്ടാളക്കാർ ഓടിയടുത്തെത്തി. ആരും നിലത്തിറങ്ങരുതെന്നു പറയാനായിരുന്നു. ശത്രു മുന്നേററംനടത്തുകയാണെങ്കിൽ അതു തടയാൻവേണ്ടി ആ സ്ഥലമത്രയും 'മൈൻ' ചെയ്തിരുന്നു. ഭാഗ്യത്തിനു് ഇറങ്ങിയ സ്ഥലത്തു് മൈൻ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. മുന്നിലുള്ള പട്ടാളക്കാരന്റെ കാലടികളെ പിന്തുടൎന്നു ഞങ്ങളും മന്ദംമന്ദം മുന്നോട്ടു നീങ്ങി. യുദ്ധകാലത്തു് എന്തായാലും പട്ടാളക്കാരുടെ കാലടി പിന്തുടരുകയാണു നല്ലതു് എന്ന ബോധം അപ്പോഴും ഉണ്ടായി. പിറേറന്നു കാലത്തേ യാത്ര തുടരാൻ പററിയുള്ളു. അപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ടകാരണമുണ്ടായ ക്ഷീണം ആ കൊടുംതണുപ്പിലും ഉറക്കത്തിനു സഹായിച്ചു.

ഡൽഹിയിൽനിന്നു ലേയിലേക്കു പോകുമ്പോഴും ഒരു അനുഭവമുണ്ടായി. ശ്രീനഗറിൽവെച്ചു് ഒരു ഉയൎന്ന എയർഫോഴ്സ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻ വിമാനസേന വഹിക്കുന്ന പങ്കിനെക്കുറിച്ചുംമററും വിവരിച്ചുതന്നു. യാത്ര പുറപ്പെടാനുള്ള നിൎദ്ദേശങ്ങളും കൊടുത്തു. എട്ടും പത്തും വിമാനങ്ങളും ഒരുമിച്ചാണു പറക്കാൻ തുടങ്ങുന്നതു്. ഏതെങ്കിലും വിമാനത്തിനു കൺട്രോൾടവറുമായുള്ള ബന്ധംപുലൎത്താൻ പററിയില്ലെങ്കിൽ അടുത്തുള്ള വിമാനത്തോടു ബന്ധം

പൂർത്തി മുന്നോട്ട പോകണം. ഇല്ലെങ്കിൽ പുറപ്പെട്ട സ്ഥലത്തേക്ക മടങ്ങിവരാൻ ശ്രമിക്കണം. ഞങ്ങളുടെ വിമാനം ഉയൎന്നുപൊങ്ങി യുദ്ധമുന്നണിയുടെ അടുത്തേക്ക പറക്കാൻ തുടങ്ങി. താഴെ, എത്രയോ ആയിരം അടി താഴെ വീണുകിടക്കുന്ന വിമാനങ്ങൾ കാണാമായിരുന്നു. കാലാവസ്ഥയ്ക്കും മററും ഇരയായ ഇത്തരം കാഴ്ചകൾ യുദ്ധരംഗത്തെ ഒരു കാഴ്ചകളല്ല, സാധാരണം മാത്രമാണ്. കാലാവസ്ഥയോട പൊരുതിക്കൊണ്ടാണ് പലപ്പോഴും യുദ്ധരംഗത്തേക്കുള്ള മുന്നേററം. യാത്രതുടങ്ങി കുറച്ചുകഴിഞ്ഞപ്പോൾ രണ്ട സഹപ്രവൎത്തകർ പെട്ടെന്നു വാടിവീഴുന്നതു കണ്ടു. പ്രാണവായുവിൻെറ കുറവ്. ഒരു വൈമാനികൻ പ്രാണവായു കൊണ്ടുവന്നു കൊടുത്തു. ബാക്കിയുള്ളവരുടെ കൈയിലും സിലിണ്ടർ ഏല്പിച്ചു, ആവശ്യമായാൽ ഉപയോഗിക്കാമല്ലോ. പ്രാണവായു ഉപയോഗിച്ചുതുടങ്ങിയ സഹപ്രവൎത്തകർ കാററുനിറയുന്ന ബലൂൺപോലെ പൊങ്ങിയെഴുന്നേററു. ഈ വീഴ്ച പലരേയും പരിഭ്രമിപ്പിച്ചു—എന്നെയും. ഇതുപോലെതന്നെ താഷ്കെൻറ് സമ്മേളനം റിപ്പോർട്ടുചെയ്യാൻ പോയപ്പോഴും ഒരനുഭവമുണ്ടായി. പാകിസ്ഥാനു മീതെ പറക്കാൻ വയ്യാത്തതുകൊണ്ട ടെഹറാൻ വഴിക്ക പോകേണ്ടിയിരുന്നു. രാവിലെ അഞ്ചുമണിക്ക പുറപ്പെട്ടാൽ വൈകുന്നേരം അഞ്ചുമണിക്കേ ടെഹറാനിലെത്തൂ. ഞങ്ങളുടെ വിമാനം എത്തുന്നതിനു ഒരുമണിക്കൂർമുമ്പ് എല്ലാവർക്കും ദീർഘശ്വാസം വലിച്ചാലേ പററൂ എന്ന നിലയിലായി. കുറച്ചു തടി കൂടുതലുള്ളവർക്ക് അതു പ്രയാസവുമായിത്തീൎന്നു. എങ്കിലും എല്ലാവരോടും നീട്ടി ശ്വാസോച്ഛ്വാസംചെയ്യാൻ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നല്കി. വിമാനത്തിൻെറ പ്രെഷറൈസേഷനു കേടുവന്നതുകൊണ്ടാണ് അതു പററിയതു്.. ബാക്കിയുള്ള സമയത്തെ യാത്ര ആശങ്കാകുലമായിരുന്നു. ക്ഷീണിതരായ ഒരുകൂട്ടം പത്രപ്രവൎത്തകരാണ് അന്നു ടെഹറാനിലിറങ്ങിയതു്. പിന്നീടു വിമാനം കേടുപാടുകൾ തീർത്തു് ഞങ്ങൾ യാത്ര തുടൎന്നു.

കൊച്ചിയിൽനിന്നു ബോംബെയ്ക്കു പറക്കുകയായിരുന്നു. മഴക്കാലം. ഈ വഴിക്കുള്ള യാത്ര സാധാരണ പ്ര

ബാധികൊണ്ടുള്ളതാണെന്നതിനാലും അധികസമയം ഒന്നിച്ച് വിമാനത്തിലിരിക്കേണ്ടതിനാലും ഞാൻ കഴിയുന്നതും വണ്ടിക്കോ, ജലരാശിവഴിക്കോ സഞ്ചരിക്കുകയാണു പതിവ്. ഈ യാത്രാസമയത്ത് അന്നു കോൺഗ്രസ് പ്രവർത്തകക്കമ്മററിമെമ്പറായ ശ്രീ കെ. സി. അബ്രഹാം മാസ്റ്ററും കൂടെയുണ്ടായിരുന്നു. വിമാനം പറന്നുപൊങ്ങി ഇരുപതു മിനിട്ടിനുശേഷം ഒരു പ്രഖ്യാപനം: ''വിമാനത്തിനു ചില തകരാറുകളുള്ളതുകൊണ്ടു ഞങ്ങൾ മടങ്ങുകയാണ്. എല്ലാവരും അരപ്പട്ട ഇടണം.'' അക്ഷരംപ്രതി അനുസരിച്ചു. നിശ്ശബ്ദരായി ഒന്നും പറയാതെ പരസ്പരം നോക്കി, ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് പൈലററ് ഇരിക്കുന്നേടത്തേക്കു നോക്കി ആ 'മണിക്കൂറുകൾ' കഴിച്ചു. ഒരുകൂട്ടം ദൈവവിശ്വാസികളാണ് അന്നു മടങ്ങിയെത്തിയതെന്നു പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ. വൈകുന്നേരം യാത്ര തുടർന്നപ്പോൾ രാവിലത്തെ പ്രഖ്യാപനം ആവർത്തിക്കപ്പെടുന്ന ഒരു പ്രതീതി ബോംബെയിൽ ഇറങ്ങുന്നതുവരെയുണ്ടായിരുന്നു.

ഈ അനുഭവങ്ങളെല്ലാം എന്റെ മുന്നിലുണ്ട്, ഇപ്പോഴും. ചിലതിനെക്കുറിച്ച് എഴുതിയിട്ടുണ്ട്. ചിലതൊക്കെ പലരോടും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ, എന്നിൽ ആ ഓർമ്മകൾ ഇന്നും തങ്ങിനില്ക്കുന്നു. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് അവ ഉണരും. പ്രത്യേകിച്ചും യാത്രചെയ്യുന്ന അവസരങ്ങളിൽ. അപ്പോഴൊക്കെ അവ ഭീതിയും മനോധൈര്യവും ഒരേ സമയത്ത് ഉണ്ടാക്കുന്നു എന്നതാണു വാസ്തവം. ഓർമ്മ ഉയർന്നുവരുമ്പോൾ പേടിയും ഉണർന്നെഴുന്നേല്ക്കുന്ന സംഭവങ്ങൾ അയവിറക്കിക്കഴിയുമ്പോൾ അവയിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ട ഞാൻ ഈ യാത്രയിലും രക്ഷപ്പെടും എന്ന ബോധമുണ്ടാകുകയും മനോധൈര്യം നല്കുകയും ചെയ്യും. പക്ഷേ, എത്രതന്നെ മനോധൈര്യം കൂട്ടിനിന്നാലും ഒടുവിൽ ജയിക്കുന്നതു പേടിയും അമ്പരപ്പുമാണ്. എന്നിട്ട് അടുത്ത യാത്രയ്ക്ക് എന്റെകൂടെ പോരാൻ തയ്യാറാ

കുന്നു. മനോധൈര്യം കിട്ടുന്നതുവരെ പേടി കൊണ്ടുനടക്കാൻ വിഷമമുള്ള കാര്യമാണ്. യാത്രചെയ്ത പല സ്ഥലങ്ങളിലും എത്താൻ എപ്പോഴും താൽപര്യവുമുണ്ട്. അതുകൊണ്ടു യാത്രചെയ്യാറുണ്ട്—അവസരം കിട്ടുമ്പോഴൊക്കെ. അവസരങ്ങൾ അനുഭവങ്ങളുണ്ടാക്കുന്നു. അനുഭവങ്ങൾക്കുമുൻപിൽ പേടി നിസ്സാരനാണ് എന്ന വിശ്വാസമാണ് പലപ്പോഴും സംതൃപ്തി നല്കിയിട്ടുള്ള ഒരു കാര്യം.

2. വിധികളുടെ ആകത്തുക

എന്നെ പിന്തുടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന അപകടം എന്റെ ഒപ്പമെത്തും എന്നു കരുതാൻ ഒരു ന്യായവുമുണ്ടായിരുന്നില്ല, ഒരിക്കലും. ഈ സമാധാനംകൊണ്ടാണ് കഴിഞ്ഞുകൂടിയിരുന്നതു്, എല്ലായ്പ്പോഴും.

എട്ടാനും കൊല്ലങ്ങൾക്കു ശേഷമാണ് ദീർഘകാലാവധിക്കു കേരളത്തിൽ ചെല്ലുന്നതു്. മാതൃഭൂമിയുടെ സുവർണ്ണജൂബിലിആഘോഷങ്ങളിൽ പങ്കെടുത്തശേഷം ഒരു മാസം കഴിഞ്ഞേ നാട്ടിൽനിന്നു മടങ്ങുകയുള്ളു എന്നു കരുതിയാണു ലീവെടുത്തതു്. അവധിയുടെ മുന്നാഴ്ചക്കാലം സുഖമായിക്കഴിഞ്ഞു. ഒരാഴ്ചയേ ബാക്കിയുള്ളു ദൽഹിക്കു മടങ്ങാൻ. അതിനുള്ള ഏർപ്പാടുകളുമായി എറണാകുളത്തു താമസിക്കുമ്പോൾ. കോഴിക്കോട്ടു മാതൃഭൂമി ആപ്പീസിൽനിന്ന് ഒരു അടിയന്തരസന്ദേശം: ഉടൻ അങ്ങോട്ടു ചെല്ലണമെന്നു്. ഉടനെ ഫോണിൽ വിളിക്കണമെന്നും. ഫോൺചെയ്തപ്പോഴും ഉടനെ വരണമെന്നേ പറഞ്ഞുള്ളു. നേരത്തെ ഉണ്ടായ പരിഭ്രമം അധികമായി. മനസ്സ് പല പന്ഥാവിലൂടെയും ചിന്തിച്ചു പായാൻതുടങ്ങി. പരിഭ്രാന്തനാകണ്ട എന്നു വിചാരിച്ചു് മാനേജർ ശ്രീ കൃഷ്ണൻനായർ പറഞ്ഞു: ''ഒന്നു് ഉടൻ ദൽഹിക്കു മടങ്ങേണ്ടിവരും. ഇവിടെ വന്നശേഷം കൂടുതൽ സംസാരിക്കാം.'' എന്നോടു ലീവ് റദ്ദാക്കി മടങ്ങിപ്പോകുവാൻ പറയാനുള്ള മടികൊണ്ടായിരുന്നു ആദ്യം കാണിച്ച അവ്യക്തത എന്നു കോഴിക്കോട്ടു ചെന്നപ്പോൾ മനസ്സിലായി. ''നാളെത്തന്നെ പോയാൽ തരക്കേടില്ല. ഉടനടി കുറച്ചു പത്രക്കടലാസു കിട്ടിയില്ലെങ്കിൽ പത്തുദിവസം കഴിഞ്ഞാൽ എങ്ങനെയാണു കടലാസ് പുറത്തുകൊണ്ടുവരുക എന്നറിയില്ല.'' 'മാതൃഭൂമി'ക്കുവേണ്ടിയുള്ള സേവനമല്ലേ. കുറച്ചൊന്നു ത്യാഗമനോഭാവത്തോടുകൂടി ലീവവിടെയിരിക്കട്ടെ എന്നു തീർച്ചയാക്കി പിറ്റേന്നുതന്നെ പുറപ്പെട്ടു. മദിരാ

ശിക്കുള്ള ഒരു ടിക്കററ് എന്നെ എറണാകുളത്തു കാത്തുനില്പുണ്ടായിരുന്നു.

രാത്രി ഒമ്പതു മണിക്കാണ് മദിരാശിയിലെത്തിയതു്. എത്തിയ ഉടനെ ശ്രീ ആർ. എം. മനയ്ക്കലാത്തു്—ഒരു കാലത്തു വലിയ സോഷ്യലിസ്റ്റ് പ്രവാചകനും, പ്രചാരകനുമായ അദ്ദേഹവും ഇന്നു് 'മാതൃഭൂമി'യെ സേവിക്കുകയാണ്—എന്നോടു ഫോണിൽക്കൂടെ പറഞ്ഞു. ' നാളെ കാലത്തു് ആറുമണിക്ക തിരുപ്പതി—ഹൈദ്രബാദ് വഴി ദൽഹിക്ക് ഒരു ടിക്കററു വാങ്ങിവെച്ചിട്ടുണ്ടു്.'' അതു വേണ്ടിയിരുന്നില്ല എന്നായി ഞാൻ മൂന്നു ടേക്ക് ഓഫും മൂന്നു ലാൻഡിംഗും വേണ്ടിവരും. ഉച്ചയ്ക്കുശേഷമേ ദൽഹിയിലെത്തൂ. കുറേസമയം വിമാനത്തിലിരിക്കണം. തിരുപ്പതി വിമാനത്താവളത്തിൽ പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഹൈദ്രബാദുവരെ ആവ്രോ വിമാനമാണ്—എന്നീ ചിന്തകളായിരുന്നു മനസ്സിൽ. ഇതൊക്കെക്കൂടാതെ രാവിലെ നാലുമണിക്ക് എഴുന്നേല്ക്കുകയും വേണം. അന്നു മദിരാശിയിൽ താമസിച്ചാൽ അന്നവിടെയുണ്ടാകുമെന്നു പറഞ്ഞ ശ്രീ എം. ടി. വാസുദേവൻനായരെ കാണാനും പററും. മനയ്ക്കലാത്തിനോടു പറഞ്ഞു: ''അതു പററില്ല. ഞാൻ നാളെ വൈകുന്നേരമേ പോകുന്നുള്ളു.'' മനയ്ക്കലാത്തിനു യോജിക്കാൻ പററിയില്ല. അദ്ദേഹം വാങ്ങിവെച്ചിരുന്ന ടിക്കററിൽ അമ്പതുശതമാനം റിസർവേഷൻ റദ്ദാക്കാനുള്ള ചാർജ്ജുകൊടുക്കണം. ''പിന്നെ ഈ രാത്രി ആരാണു പത്തുനാഴിക ദൂരെ ടാക്സിയിൽ ചെന്നു ടിക്കററ് റദ്ദാക്കുന്നതു്. എയർലൈൻസ് ആപ്പീസിൽനിന്നു മൂന്നു നാഴിക ദൂരെയാണ് അദ്ദേഹം താമസിക്കുന്നതു്—ഈ ടിക്കററെടുത്തു നാളെത്തന്നെ പോകൂ.'' ടിക്കററു വാങ്ങാൻ മനയ്ക്കലാത്തിനോടു പറഞ്ഞിട്ടില്ലാത്തതിനാലും, റിസർവേഷൻ കിട്ടാൻ സഹായിക്കണമെന്നു മാത്രമേ നിർദ്ദേശിച്ചിരുന്നുള്ളു എന്ന നല്ല ബോദ്ധ്യമുള്ളതിനാലും എൻെറ കൈയിൽ ദൽഹിവരെയുള്ള ടിക്കററ് വേറെ ഉണ്ടായിരുന്നതിനാലും ഞാൻ എൻെറ തീരുമാനത്തിൽ ഉറച്ചു നില്ക്കാൻ തീർച്ചയാക്കി. മനയ്ക്കലാത്തു് എന്നെയും ശപിച്ചു

കൊണ്ടായിരിക്കും ആ രാത്രി വലിയ ചാർജ്ജും—അൻപതു ശതമാനം, ഇരുന്നൂററിയമ്പതുരൂപാ—കൊടുത്തു് അന്നു ടിക്കററ് ക്യാൻസൽചെയ്തതു്. നേതാവും സഹപ്രവർത്തകനുമല്ലേ? സാരമില്ല. എന്റെ തീരുമാനം ശരിയാണെന്നു സ്വയം ബോദ്ധ്യമാകാൻവേണ്ടി എം. ടി. യോടു ചോദിച്ചു: ''നാളെ വൈകുന്നേരം പോകുന്നതല്ലേ നല്ലതു്?'' ''ശരിയാണു്.''—മറുപടിയും കിട്ടി. സമാധാനവുമായി. ഞങ്ങൾ ഭക്ഷണംകഴിച്ചു ടിക്കററു റിസർവ്‌ചെയ്തു. പിറേറന്നുള്ള യാത്രയ്ക്കു തയ്യാറായി. എന്റെ തീരുമാനം ശരിവെച്ചതിൽ മനഃപ്രയാസമുണ്ടായി എം. ടി.ക്കു പിന്നീടു്. രാവിലെതന്നെ യാത്രചെയ്താൽ മതിയായിരുന്നു എന്നു മററു പലർക്കും. പക്ഷേ, അങ്ങനെ ചെയ്തിരുന്നെങ്കിൽ എന്തൊരു അനുഭവമായിരിക്കും ഞാൻ നഷ്ടപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടാകുക! അതോർക്കുമ്പോൾ സമാധാനിക്കാൻ ധാരാളം അവകാശമുണ്ടു്.

എന്നെപ്പോലെ, സാഹചര്യങ്ങളും മററു കാരണങ്ങളും, എന്നോടൊപ്പം 1973 മെയ് മുപ്പത്തിയൊന്നാംതീയതി യാത്രചെയ്യാൻ ഇടയാക്കിയ മററുചിലരുണ്ടു്. അന്നത്തെ അറുപത്തിയാറു യാത്രക്കാരിൽ പതിനേഴുപേർ മാത്രമേ രക്ഷപ്പെട്ടിട്ടുള്ളു. മരിച്ചവർക്കും പല അനുഭവങ്ങളും ഉൾക്കാഴ്ചയും ഉണ്ടായിരുന്നേക്കാം. രക്ഷപ്പെട്ടവരിൽ പലർക്കും പറയാനുള്ള കഥകൾ ശ്രദ്ധേയങ്ങളായിരുന്നു. രക്ഷപ്പെട്ടു ഉടനെ ബോധം നിലനിന്ന എല്ലാവരെയും ഞാൻ ചെന്നു കണ്ടു, അനുഭവങ്ങൾ പങ്കിടാൻ. അന്യോന്യം സമാശ്വസിപ്പിക്കാനും, അഭിമാനിക്കാനും.

പൈലററ് ക്യാപ്‌ററൻ ജി. പി. രാഘവൻനായർ ഒരുമാസമായി ലീവിലായിരുന്നു. അദ്ദേഹത്തെയാണു് ഞാൻ ആദ്യമായി കാണുന്നതു്. ഒരു ജററ്‌വിമാനം തകർന്നു രക്ഷപ്പെടുന്ന ആദ്യത്തെ പൈലററായിരിക്കും അദ്ദേഹം. അദ്ദേഹത്തോടു കുടുംബാംഗങ്ങൾ, ''ലീവു് കഴിഞ്ഞു ജൂൺ ഒന്നാംതീയതി ജോലിയിൽ വീണ്ടും പ്രവേശിച്ചാൽ മതി'' എന്നു വളരെ നിർബ്ബന്ധിച്ചുനോക്കി. ''ഒററയ്ക്കു നേരത്തെ മരിമാശിക്കു പോകുന്നതിനു പകരം

സകുടുംബം രണ്ടുദിവസം കഴിഞ്ഞു പോകാ''മെന്നും പറഞ്ഞുനോക്കി. പക്ഷേ, കാറിൽ ഉടൻതന്നെ തിരുവനന്തപുരത്തുനിന്നു മദിരാശിക്കു മടങ്ങി മെയ് ഇരുപത്തിയെട്ടാംതീയതി ഡ്യൂട്ടിക്കു പോകാൻ ക്യാപ്റ്റൻ നായർ തീരുമാനിച്ചു. പിന്നീടു പലപ്പോഴും അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഭാര്യയ്ക്കും കുടുംബാംഗങ്ങൾക്കും അദ്ദേഹത്തിനുതന്നെയും നേരത്തെ മടങ്ങേണ്ടിയിരുന്നില്ല എന്നു തോന്നിയിട്ടുണ്ട്.

കോ-പൈലററ് ക്യാപ്റ്റൻ മിസ്റ്റർ ബി. എൻ. റെഡ്ഡിക്ക് അപകടം കഴിഞ്ഞ ഉടൻ പ്രജ്ഞ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ബോധം വന്നശേഷം ഒരു കാര്യം അദ്ദേഹം വ്യക്തമായി ഓർക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു സഹപ്രവർത്തകൻ ഒരു കാരണവുംകൂടാതെ അദ്ദേഹത്തോടു വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിനുമുൻപു പറഞ്ഞു: ''ഇന്നു നിങ്ങൾ സൂക്ഷിച്ചു പറക്കണം. ജാഗ്രതയായിരിക്കണം.'' എന്തുദ്ദേശിച്ചാണ് അയാൾ ഇതു പറഞ്ഞതെന്നു് ഒരു സാഹസികനുംകൂടിയായ റെഡ്ഡി ഗൗനിച്ചില്ല. സഹപ്രവർത്തകന്റെ താക്കീതു ശ്രദ്ധിച്ചിരുന്നെങ്കിൽ സംഭവങ്ങൾ വിപരീതമാകുമായിരുന്നുവോ?

മേലാസകലം പൊള്ളലോടെ രക്ഷപ്പെട്ട മിസ്റ്റർ ജോർജ്ജ് ജോൺ എന്ന യാത്രക്കാരൻ ഇംഗ്ലണ്ടിലേക്കു പോകുന്ന വഴിയായിരുന്നു. എന്തുകൊണ്ടോ ജൂൺ ആദ്യത്തെ ആഴ്ച യാത്രപുറപ്പെട്ടാൽ മതിയെന്നു് അദ്ദേഹത്തിനു നിർബ്ബന്ധമുണ്ടായിരുന്നു. പാസ്പോർട്ടു കിട്ടിയില്ല എന്ന ഒഴിവുകഴിവിൽ യാത്ര നീട്ടുകയായിരുന്നു. പക്ഷേ, പാസ്പോർട്ട് വേഗം, വിചാരിച്ചതിലും ഒരാഴ്ച നേരത്തെ, എത്തിച്ചേർന്നു. കൂടെ പോകാനുള്ള സഹപ്രവർത്തകനും പാസ്പോർട്ടു കിട്ടി. രണ്ടുപേരുംകൂടി മെയ് ഇരുപത്തിയെട്ടാംതീയതി പുറപ്പെടാമെന്നു കരുതി. പക്ഷേ, രണ്ടുദിവസംകൂടി ഭാര്യയുടെയും കുട്ടികളുടെയുംകൂടെ കഴിച്ചിട്ടു മതി യാത്ര എന്നു വിചാരിച്ചു് യാത്ര മൂന്നുദിവസത്തേക്കു നീട്ടി. സഹപ്രവർത്തകൻ ആദ്യത്തെ പരിപാടിയനുസരിച്ചു യാത്ര ആരംഭിച്ചു. അയാൾക്കു ലണ്ടനിൽ എത്താൻ പററി. സഹപ്രവർത്തകന്റെ പ്ലെയിൻ പുറപ്പെട്ടിരു

ന്നു, അല്ലെങ്കിൽ ആദ്യം ആലോചിച്ചപോലെ ജൂൺ രണ്ടാംതീയതിക്കുശേഷം പുറപ്പെട്ടാൽ മതിയായിരുന്നില്ലേ എന്നു തോന്നി പിന്നീടു്.

മേജർ ജനറൽ റാവു പട്ടാളത്തിലാണു്, ഡോക്ടറുമാണു്. അപകടഭീതി ഒരുതരത്തിലുമില്ല. എന്തെങ്കിലും ദുഃസൂചനകൾ ഉണ്ടായതുമില്ല. പന്ത്രണ്ടോളം ഫ്രാക്ചറുകളും പൊള്ളലുമായി രക്ഷപ്പെട്ട അദ്ദേഹത്തിന്നു് ഒരു കാര്യം വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു വരുമ്പോൾ തോന്നി, ധരിച്ചിരിക്കുന്ന ടെറിലിൻകുപ്പായങ്ങൾ മാററി കോട്ടൺകുപ്പായങ്ങൾ ധരിക്കാൻ. വരുന്നവഴിക്കു് ഒരു കടയിൽ കയറി അതു ചെയ്യുകയുണ്ടായി. അങ്ങനെ തോന്നാതിരുന്നുവെങ്കിൽ പൊള്ളലുകളിൽനിന്നു് അദ്ദേഹം രക്ഷപ്പെടുമായിരുന്നില്ല. വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ ആദ്യം പിൻനിരയിൽ ഒരു സീററിൽ ഇരുന്നു. പിന്നെ നടുവിലേക്കു മാറി. കുറച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ മുൻനിരയിലേക്കും. രക്ഷപ്പെട്ടവരിൽ അധികംപേർ മുൻനിരക്കാരായിരുന്നു—ഞാനും ജനാർദ്ദനനും ഒഴിച്ചു്—എന്നാലോചിക്കുമ്പോൾ ഈ സീററുമാററത്തിന്റെ പിന്നിലുള്ള പ്രേരണാശക്തി എന്തായിരുന്നു എന്നും ഓർത്തുപോകുന്നു.

ആദ്യത്തെ മൂന്നുദിവസം ഒട്ടും ബോധമില്ലാതെ, പിന്നീടു മൂന്നു മാസം ആശുപത്രിയിൽ കഴിയേണ്ടിവന്ന ശ്രീ മക്കൻ—ഇദ്ദേഹം കേന്ദ്രഡെപ്യൂട്ടിമന്ത്രി ബാൽ ഗോവിന്ദവർമ്മയുടെ പ്രൈവറ്റു് സെക്രട്ടറിയാണു്—വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ ശ്രീ കുമാരമംഗലത്തിന്റെ പേഴ്സണൽ അസിസ്റ്റന്റിന്റെകൂടെ ഇരിക്കണമെന്നായിരുന്നു. ആ സീററു് ഒഴിവില്ലാത്തതുകൊണ്ടു് മുൻഭാഗത്തു രണ്ടാമത്തെ നിരയിൽ ഇരുന്നു. താനും അവരുടെ കൂടെയിരുന്നുവെങ്കിൽ അവരുടെ ഫലമാകും തനിക്കുമെന്നു് മക്കന്നു് ബോധോദയമുണ്ടായപ്പോൾ ബോദ്ധ്യമായി.

എന്റെ അടുത്തിരുന്ന ശ്രീ ജനാർദ്ദനൻ എന്നെപ്പോലെ അല്പപരുക്കുകളോടെമാത്രം രക്ഷപ്പെട്ട ഒരു യാത്രക്കാരനാണു്. ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസിൽ പണിയെടുക്കുന്ന ജനാർദ്ദനൻ വൈകുന്നേരമാണു് യാത്ര പുറപ്പെടുന്നതെങ്കിൽ

നേരെ ആപ്പീസിൽനിന്നു വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു പോവുകയാണു പതിവു്. പക്ഷേ, അന്നു വീട്ടിൽ വന്നു കുളിച്ചു്, മാസത്തെ അവസാനദിവസമായതുകൊണ്ടു് ഭാര്യയെ ശമ്പളം ഏല്പിച്ചാണു യാത്ര പുറപ്പെട്ടതു്. ഭാര്യ നായർക്കു കുറെ അപ്പവും ഉണ്ടാക്കിയിരുന്നു. താൻ പെരുമാറിയതു് അസാധാരണമായവിധത്തിലല്ല എന്നു ജനാർദ്ദനനു് അപകടത്തിനുശേഷം തോന്നിയത്രേ. പക്ഷേ, തങ്കമണി—ജനാർദ്ദനന്റെ ഭാര്യ—ഇപ്പോൾ യാത്ര പുറപ്പെടുമ്പോൾ അപ്പം ഉണ്ടാക്കിക്കൊടുക്കാറില്ല.

രക്ഷപ്പെട്ട ഡെപ്യൂട്ടിമന്ത്രി ശ്രീ ബാൽഗോവിന്ദവർമ്മ തെക്കെ ഇന്ത്യയിൽ ഒരു പര്യടനം കഴിഞ്ഞു മടങ്ങുകയായിരുന്നു. വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ അദ്ദേഹം കുമാരമംഗലത്തിനോടു്, ''നമുക്കു മുൻസീററുകളിലിരിക്കാം.'' എന്നു പറഞ്ഞു.

കുമാരമംഗലം ആ ക്ഷണം നിരസിച്ചു. ''ഞാൻ എമർജൻസി ജനാലയുടെ അടുത്തുള്ള സീററിലാണു് ഇരിക്കുന്നതു്. അവിടെ കാൽ നീട്ടിവെയ്ക്കാം''—നല്ല ഉയരമുള്ള ആ വലിയ മനുഷ്യൻ പറഞ്ഞു. അദ്ദേഹം വർമ്മയെ തന്റെ അടുത്തേക്കു ക്ഷണിച്ചു.

''എന്റെ കൈയിൽ രണ്ടുമൂന്നു പൊതികളുണ്ടു്. അതൊക്കെ എടുത്തു് അങ്ങോട്ടു വരാൻ ബുദ്ധിമുട്ടാണു്,'' അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു.

സീനിയർ മന്ത്രിയുടെ ക്ഷണം നിരസിച്ചതു നന്നായി എന്നു് വർമ്മയ്ക്കു പിന്നീടു തോന്നി. ഡെപ്യൂട്ടിമന്ത്രിയുടെ ക്ഷണം കുമാരമംഗലം സ്വീകരിച്ചിരുന്നെങ്കിലോ! ബാൽഗോവിന്ദവർമ്മയ്ക്കു് ഓർമ്മയുള്ള ഒരു സംഭാഷണശകലംകൂടിയുണ്ടു്: ''ഈ യാത്രയ്ക്കിടയ്ക്കു ഞാൻ തിരുപ്പതി ദർശനം നടത്തി''യെന്നു് അദ്ദേഹം കുമാരമംഗലത്തിനോടു പറഞ്ഞു.

''താങ്കൾ ഇപ്പോഴും ഇതിലൊക്കെ വിശ്വസിക്കുന്നോ?'' എന്നായിരുന്നു പ്രതികരണം.

''പഴയ ആചാരങ്ങളും വിശ്വാസങ്ങളും പെട്ടെന്നു മാററാൻ പററില്ലല്ലോ!'' എന്നു വർമ്മ പറഞ്ഞു. യാത്രാ

ന്ത്യത്തിൽ വർമ്മയ്ക്കു ദൈവവിശ്വാസം കൂടിയെന്നു പറയേണ്ടതില്ലല്ലോ.

അപകടത്തെ ഒപ്പമെത്താനും മറികടക്കാനും സമ്മതിച്ചവരാണു രക്ഷപ്പെടാത്തവർ. പക്ഷേ, അവരിൽ ചിലർ കല്പിച്ചുകൂട്ടി അതിന്നവസരം കൊടുത്തു എന്നു തോന്നും, അവരിൽ ചിലരുടെ കഥകൾ കേട്ടാൽ. എല്ലാവരുടെയും അനുഭവങ്ങൾ അറിയാൻ പററിയില്ല. പക്ഷേ, അറിഞ്ഞേടത്തോളം കഥകൾ എടുത്തു പറയത്തക്കതാണു്.

അപകടം തന്നെ അന്വേഷിച്ചുനടക്കുന്നോ എന്ന ഒരു സംശയം ഉണ്ടായ ഒരാളാണു് ഇന്ത്യൻ എയർലയിൻസിൽതന്നെ ജോലിയുള്ള മിസ്റ്റർ ആഷ്‌ലി. കൊളമ്പിൽ നിന്നു ന്യൂഡൽഹിയിലേക്കു പുറപ്പെട്ട അയാൾ മദിരാശി വിമാനത്താവളത്തിൽ ചില സഹപ്രവർത്തകരെ കണ്ടു. അവരോടു സംസാരിക്കുമ്പോൾ വിമാനം പുറപ്പെടാൻ വൈകുന്നതിന്റെ കാരണം ആരോ പറഞ്ഞു: ''എന്താർന്നു ആ കാരണം!'' എന്നു് അദ്ദേഹം വീണ്ടും വീണ്ടും അന്വേഷിച്ചു. ''സാരമില്ല. ഒരു ചെറിയ സാങ്കേതികക്കുഴപ്പം— ഹൈഡ്രോളിക്‌ലീക്— മാത്രമേയുള്ളൂ'' എന്നു സമാശ്വസിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. സംശയം തീരാതെ അയാൾ മറെറാരു സഹപ്രവർത്തകനോടു പതുക്കെ ചോദിച്ചു: ''വലിയ കുഴപ്പമൊന്നുമില്ലല്ലോ?''

''എന്താണീ പറയുന്നതു്? ഇതൊക്കെ സാധാരണ ഉണ്ടാവുന്ന നിസ്സാരതകളല്ലേ!'' എന്നു സുഹൃത്തു മറുപടിപറഞ്ഞു. താൻ സംശയിച്ച അപകടം തന്നെ മറികടന്നു. തിരിച്ചറിയാൻവയ്യാത്തവിധം അദ്ദേഹം വെന്തു വെണ്ണീറായി.

മന്ത്രി കുമാരമംഗലത്തിന്നു് മെയ് ഇരുപത്തൊമ്പതാംതീയതി ദൽഹിയിൽ എത്തേണ്ടതുണ്ടായിരുന്നു. പിറേറന്നു് ഒരു പ്രധാനപ്പെട്ട മന്ത്രിസഭായോഗം വെച്ചിരുന്നു. ദിണ്ടിക്കൽ ലോകസഭാ ഉപതെരഞ്ഞെടുപ്പിന്റെ ക്ഷീണംതീർക്കാൻ കൊടൈക്കനാലിൽ വിശ്രമിച്ചിരുന്ന അദ്ദേഹം രണ്ടുദിവസംകൂടി കഴിഞ്ഞു് ദൽഹിയിൽ വന്നാൽപ്പോരേ എന്നന്വേഷിച്ചു. അദ്ദേഹത്തിന്റെ സൗ

കര്യാർത്ഥം ആ യോഗം ജൂൺ ഒന്നാംതീയതിക്ക മാററി വെച്ചു. ഒരുപക്ഷെ, ആദ്യം നിശ്ചയിച്ചപോലെ പരിപാടി നടത്തിയിരുന്നെങ്കിൽ ജൂൺ ഒന്നാംതീയതിയിലെ യോഗം അനുശോചനയോഗമാകുകയില്ലായിരുന്നു.

ദൽഹിയിൽ പൊതുവേയും മലയാളികൾ പ്രത്യേകിച്ചും ഇഷ്ടപ്പെടുന്ന ഡോക്ടർദമ്പതികളാണു് ഡോക്ടർ നടരാജനും ഭാര്യ ഡോക്ടർ രാധാമണിയും. വിവാഹത്തിനു ശേഷം ഒരു ദീർഘകാലാവധിയിൽ നാട്ടിൽ പോകുന്നതു് ആദ്യമായാണു്. നേരത്തെ മടങ്ങണമെന്നു് അദ്ദേഹം ആഗ്രഹിച്ചു. പക്ഷെ, വൈകിച്ചു യാത്രപുറപ്പെട്ടതു് മെയ് മുപ്പത്തൊന്നാംതീയതിയാണു്. മദിരാശി വിമാനത്താവളത്തിൽവെച്ചു് എന്നോടും ജനാർദ്ദനനോടും പറഞ്ഞു. ''നമുക്ക വിമാനത്തിൽ അടുത്തടുത്തിരിക്കാം. അപ്പോൾ സംസാരിക്കാം.'' പക്ഷെ, വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ മുൻ എം. പി. ദേവകീഗോപിദാസിന്റെ അടുത്താണു് അദ്ദേഹം ഇരുപ്പുറപ്പിച്ചതു്. ഒരുപക്ഷെ, നേരത്തെ ദൽഹിക്ക മടങ്ങിയിരുന്നെങ്കിൽ, അല്ലെങ്കിൽ ഞങ്ങളുടെ അടുത്തു് ഇരുന്നിരുന്നെങ്കിൽ എന്ന തോന്നൽ ഞങ്ങൾക്കും, അദ്ദേഹത്തിന്റെ നിരവധി സുഹൃത്തുക്കൾക്കും എന്നും ബാക്കി നില്ക്കും.

അന്നുണ്ടായിരുന്ന മൂന്നു് എയർ ഹോസ്റ്റസ്സുകളിൽ ഒരുവൾ അന്നു പറക്കേണ്ടവളായിരുന്നില്ല. തന്റെ വിവാഹസംബന്ധമായ ചില കാര്യങ്ങൾ നിർവ്വഹിക്കാൻ വേണ്ടി ചോദിച്ചു വാങ്ങിയതായിരുന്നു അന്നത്തെ ഡ്യൂട്ടി. രണ്ടുദിവസം കഴിഞ്ഞു മാത്രം പറക്കേണ്ടിയിരുന്ന അവൾ അങ്ങനെ നേരത്തെ പറന്നു മരണത്തിന്റെ മുന്നിൽപ്പെട്ടു.

ഞാനിരുന്നതിന്റെ പിൻനിരയിൽ എയർഹോസ്റ്റസ്സ് അവരുടെ ബാഗും മററുചില കടലാസുകളും വെച്ചിരുന്നു. ഒരു ചെറുപ്പക്കാരൻ വിദ്യാർത്ഥി വന്നു് ആ സീററിൽ തന്നെ ഇരിക്കാൻവേണ്ടി എയർഹോസ്റ്റസ്സിനോടു് ആ സാധനങ്ങൾ എല്ലാം എടുത്തു മാററാൻ പറഞ്ഞു. എത്രയോ സീററുകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടപ്പുണ്ടല്ലോ എന്ന ന്യായം ആ ചെറുപ്പക്കാരന്റെ നിലപാടു മാററാൻ സഹായിച്ചില്ല.

സാധനങ്ങളെല്ലാം മാററി സീററ് ഒഴിച്ചുകൊടുത്തു. ആ കുട്ടിയും മരിച്ചു എന്നു കേട്ടപ്പോഴാണ് ആ സീററ് നിർബ്ബന്ധിച്ചു വാങ്ങിയ കാര്യം പെട്ടെന്ന് ഓർത്തുപോയി.

കസ്റ്റംസ് കലക്ടർ ശ്രീമതി കൗസല്യാനാരായണന് ഒരു മീററിങ്ങുണ്ടായിരുന്നു. അതു പതിവിലധികം വൈകി. വിമാനത്താവളത്തിൽ സമയത്തെത്തുവാൻ പററുമോ എന്നു സംശയമായി. രണ്ടുമിനിട്ടു വൈകിക്കണമെന്ന് പൈലട്ടിനോടപേക്ഷിക്കാൻ ഏർപ്പാടുചെയ്തു. വിഷമമാണെന്നു മറുപടിയും കിട്ടി. മീററിങ്ങിൽനിന്നു ധൃതിപിടിച്ചു വിമാനത്താവളത്തിലെത്തി. വിമാനം കിട്ടാതെ പോകാനുള്ള അവസരം ഉപയോഗപ്പെടുത്തിയാൽ മതിയായിരുന്നു.

ഇതുപോലെതന്നെ അപകടം ചിലരെ മാടിവിളിച്ച കഥകളും കേട്ടു. പക്ഷേ, അവർ ആ വിളി കേട്ടില്ല. മന്ത്രി ബാൽഗോവിന്ദവർമ്മയുടെയും മററു കൂടെ യാത്രചെയ്യാനിരുന്ന കമ്മിററിമെമ്പർമാരായ ആറു പാർലിമെൻറംഗങ്ങളും വിമാനം പുറപ്പെടാനുള്ള സമയമായിട്ടും എത്തിയില്ല. മൂന്നു വിളി വിളിച്ചു. അവസാനത്തെ വിളിയും വിളിച്ചു. വിമാനം അവരെക്കൂടാതെ പറക്കാനും തീർച്ചയാക്കി. ആ യാത്ര മുടങ്ങിയതു നന്നായി എന്ന് അവർക്ക് ബോദ്ധ്യപ്പെടാൻ മണിക്കൂറുകളേ വേണ്ടിവന്നുള്ളു

എന്നാൽ വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിനുമുൻപ് ഞാൻ ദൽഹിക്കല്ല ബോംബെയ്ക്കാണ് എന്നു പറഞ്ഞു ബോംബെയ്ക്കുപോയ മറെറാരു യാത്രക്കാരനുണ്ട്. പുതിയ ടിക്കററു വാങ്ങാൻ പണം കുറവായതുകൊണ്ട് ഒരു ദൽഹിയാത്രക്കാരന്റെ കൈയിൽനിന്നു പണം കടംവാങ്ങി ബോംബെയിലെത്തിയപ്പോഴാണ് ഈ കടം വീട്ടാൻ പററില്ല എന്നു മനസ്സിലായത്. കടം തന്നു സഹായിച്ചില്ലായിരുന്നെങ്കിൽ താനും മരിക്കുമായിരുന്നില്ലേ?

പാർലിമെൻറ് മെമ്പറായ ശ്രീമതി ജയലക്ഷ്മിക്ക് അന്നു ദൽഹിക്കു വന്നിട്ട് ഒരാവശ്യവുമുണ്ടായിരുന്നില്ല. ഏതോ വലിയ ഒരു ക്ഷേത്രത്തിന്റെ കുംഭാഭിഷേകത്തിനു പണം പിരിക്കാൻ അവരെ ഏല്പിച്ചിരുന്നു. ദൽഹി

യിൽ പലരോടും പറഞ്ഞു. പിന്നീടു വരാമെന്നാണ് അവർ വിചാരിച്ചതു്. ഉടൻതന്നെ വരണമെന്നായി സംഭാവന കൊടുക്കാമെന്നേററവർ. അങ്ങനെയാണ് യാത്ര അന്നു നടത്തിയതു്. അവരുടെ രക്ഷപ്പെടലിൽ ദൈവത്തിനു് ഒരു പ്രത്യേകപങ്കുണ്ടു് എന്നു് അവർക്കു പറയാനായി. അന്നുരാവിലെ അമ്മ വീടിന്നുമുകളിലൂടെ പറന്നിരുന്ന വിമാനത്തെ നോക്കി ''ഇതു വീഴുമോ?'' എന്നു ചോദിച്ചതും ജയലക്ഷ്മി ഓർത്തുപോയി.

അങ്ങനെ അപകടവും അന്വേഷിച്ചുകൊണ്ടാണ് പലരും 1973 മെയ് മുപ്പത്തൊന്നാംതീയതി മദിരാശിയിലെ മീനമ്പാക്കം വിമാനത്താവളത്തിലെത്തിയതു്. ഒരുപക്ഷേ, ഇതൊക്കെ വെറും യാദൃച്ഛികമായിരിക്കാം. എന്നാൽ അപകടത്തിനുശേഷം ആ യാദൃച്ഛികസംഭവങ്ങൾക്കു പ്രാധാന്യം കിട്ടിയിരിക്കുന്നു. അന്ധവിശ്വാസികളും ശാസ്ത്രീയസത്യങ്ങളെ പിന്നിലാക്കുന്നതു് ഇത്തരം അനുഭവങ്ങളെ ഉദ്ധരിച്ചുകൊണ്ടാണു്.

ആ ദിവസം ഉച്ചയ്ക്കു രണ്ടരമണിക്കു ഞാൻ വിമാനത്താവളത്തിൽ ചെന്നിരുന്നു, ശ്രീ എം. ടി. വാസുദേവൻനായരെ യാത്രയാക്കാൻ. വിമാനത്താവളത്തിൽ മുഖ്യമന്ത്രി അച്യുതമേനോൻ, മന്ത്രിമാരായ കരുണാകരൻ, പോൾ പി. മാണി, കെ. പി. സി. സി. പ്രസിഡന്റ് ആന്റണി എന്നിവരും മററു പല സുഹൃത്തുക്കളും ഉണ്ടായിരുന്നു.

പലരും എന്നോടു ചോദിച്ചു, ''തിരുവനന്തപുരത്തേക്കു വരുന്നില്ലേ?'' എന്നു്.

''നിങ്ങളെല്ലാം തിരുവനന്തപുരത്തിറങ്ങി വിമാനം മടക്കിയയച്ചാലേ എനിക്കു ദൽഹിക്കു പോകാൻ പററൂ'' എന്നു ഞാൻ പറഞ്ഞു.

''അതു് ഇന്നു നടക്കുമെന്നു തോന്നുന്നില്ല. ഇവിടെത്തന്നെ വിമാനം വളരെ വൈകിയിരിക്കുന്നു,'' എന്നു് കൂട്ടത്തിലൊരാൾ പറഞ്ഞു.

മുൻ എം. പി. അനിരുദ്ധനും അവിടെയുണ്ടായിരുന്നു. അനിരുദ്ധൻ വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ പറ

ഞ്ഞുവത്രെ: ''എം. ടി. വിലപിടിച്ച ചരക്കുകളാണ് വിമാനത്തിൽ. തകരാറുള്ളതുകൊണ്ടാണ് വൈകിയത്. വല്ലതും പററിയാലോ?'' യാത്രക്കിടയിൽ ഉയർന്നുവരുന്ന ഇത്തരം സംശയങ്ങൾ മാററാൻ എയർഹോസ്റ്റസ്സിനോട് ഒരു ഗ്ലാസ്സ് ഐസും വെള്ളവും ചോദിച്ചു. പേടിയുടെ കാര്യവും പറഞ്ഞു. സഞ്ചി തുറന്നു കപ്പി കൈയിലെടുത്തു. വിമാനം അപകടംകൂടാതെ തിരുവനന്തപുരത്തു ചെന്നു മടങ്ങി. ഇത്തരം പേടിക്കാരെ ധാരാളം കണ്ടിട്ടുണ്ട് എന്ന മട്ടിലായിരുന്നു എയർ ഹോസ്റ്റസ്സിന്റെ നിലപാട്. ആ വിമാനമാണ് മദിരാശിയിൽ വന്ന് എന്നെയും ബാക്കിയുള്ളവരെയും കൂട്ടി ദൽഹിക്കു മടങ്ങിയത്. അനിരുദ്ധന്റെ ഭയം ഞങ്ങളിൽ ആക്കും അറിയില്ലായിരുന്നു.

ഞാനും സ്നേഹിതൻ മിസ്റ്റർ ആർ. എസ്. പ്രഭുവും അനിയനുംകൂടി ഉച്ചക്ക് എം. ടിയെ യാത്രയയച്ചു ഹോട്ടലിലേക്കു മടങ്ങി. സുഖമായി കുളിച്ചു. വിമാനത്താവളത്തിൽ വിളിച്ചുചോദിച്ചപ്പോൾ ''വിമാനം പുറപ്പെടാൻ ഇനി അധികം വൈകില്ല'' എന്നു പറഞ്ഞു. പെട്ടിയുമെടുത്തു വേഗത്തിൽ വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു പുറപ്പെട്ടു: സമയം ഏഴുമണിയോടടുക്കുന്നു. ഏഴ് ഇരുപതിനാണു വിമാനം പുറപ്പെടുക. ഇനിയും രണ്ടുമൂന്നു നാഴികദൂരം ബാക്കിയുണ്ട്. കാറോടിച്ചിരുന്ന അനിയനു യാതൊരു പരിഭ്രമവും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ''ഈ വിമാനം ഇവിടെനിന്ന് മാധവൻകുട്ടിയെ കൊണ്ടേ പോകൂ'' എന്നായി അനിയൻ. ഞങ്ങൾ എത്തുമ്പോഴേക്കും എന്റെ പേരുവിളിച്ചുതുടങ്ങി.

അല്പം ക്ഷോഭിച്ചുകൊണ്ട് ജനാർദ്ദനൻ പറഞ്ഞു: ''എല്ലാ പ്രാവശ്യവും ഇങ്ങനെ ആയാലോ?''—യാത്രയുടെ ആരംഭമായി.

3. "അതു് ഭയങ്കരമായി കത്തിയെരിയുകയാണു്..."

മെയ് 31, ആയിരത്തിത്തൊള്ളായിരത്തി എഴുപത്തിമൂന്നു്—എന്നെ ഇങ്ങനെ പിൻതുടരുന്ന ഒരപകടവുമായി ഒരേററുമുട്ടൽ ഇന്നു നടക്കും എന്ന തോന്നൽ ഒരുവിധത്തിലും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അങ്ങനെ തോന്നാൻ ഒരു ന്യായവുമുണ്ടായിരുന്നില്ല. പതിവുപോലെയുള്ള പേടി കൂടെയുണ്ടായിരുന്നുവെന്നുമാത്രം. വാസ്തവത്തിൽ അതു കുറയ്ക്കാനാകട്ടെ സ്നേഹിതൻ ജനാർദ്ദനൻെറ സാന്നിദ്ധ്യം സഹായിക്കുകയും ചെയ്തു. ''നല്ല കാലാവസ്ഥ. എല്ലാം ശുഭലക്ഷണങ്ങൾ!'' വിമാനത്തിൽ കയറി ഇരുപ്പുറപ്പിക്കുമ്പോൾ ഷഹ്നായിയുടെ മധുരസ്വരം. വലിയ ആൾക്കാർ മരിക്കുമ്പോൾ റേഡിയോവിൽ വരാറുള്ള മൂകസംഗീതം അതു് ഓർമ്മിപ്പിച്ചു. പലപ്പോഴും ഈ സ്വീകരണം അസുഖമുണ്ടാക്കുന്നു. വേണ്ടാത്ത സ്മരണകൾ ഉയർത്തുന്നു. 'ഇതൊരു പതിവാണല്ലോ. ചടങ്ങാണല്ലോ' എന്നു സമാധാനിച്ചു.

വിമാനം പുറപ്പെടാൻ തയ്യാറായി എന്ന അറിയിപ്പിനു കുറച്ചു മുൻപു ഞാനും ഡോക്ടർ നടരാജനും സംസാരിച്ചുനില്ക്കുകയായിരുന്നു. അപ്പോൾ മുൻ എം. പി. ശ്രീമതി ദേവകീഗോപിദാസ് അടുത്തു വന്നു. ''വിമാനം പുറപ്പെടാറായോ'' എന്നന്വേഷിച്ചുകൊണ്ടു് ഞാൻ ജനാർദ്ദനൻെറ അടുത്തേക്കു ചെന്നു. പോകുമ്പോൾ ഡോക്ടർ പറഞ്ഞു: ''നമുക്കു് അടുത്തടുത്തിരിക്കാം.'' ജനാർദ്ദനൻെറ അടുത്തെത്തുമ്പോഴേക്കും അറിയിപ്പുണ്ടായി, എല്ലാവരും 'വി. ടി. ഇ. എ. എം' എന്ന മാർക്കുള്ള വിമാനത്തിൽ കയറി ഇരിക്കാൻ. നല്ല സീററു പിടിക്കാൻ ഞാൻ വിമാനത്തിൻെറ അരികിലേക്കു വേഗത്തിൽ നടന്നുതുടങ്ങിയപ്പോൾ ജനാർദ്ദനൻ പറഞ്ഞു: ''ഒട്ടും ബദ്ധപ്പെടേണ്ട. സീററൊക്കെ

അവിടെ ഏർപ്പാടാക്കിയിട്ടുണ്ട്.'' ജനാർദ്ദനന്റെ സഞ്ചി നേരത്തെ വിമാനത്തിലേക്ക് അയച്ചിരുന്നു, സീറ്റുപിടിക്കാൻ. വിമാനത്തിൽ കയറിയപ്പോൾ പിൻഭാഗത്തുനിന്നുള്ള രണ്ടാമത്തെ നിരയിൽ ഇടതുഭാഗത്ത് ഞങ്ങൾക്കുള്ള സീറ്റുകൾ ഒഴിഞ്ഞുകിടക്കുന്നുണ്ടായിരുന്നു. ഡോക്ടർ നടരാജൻ വർത്തമാനം പറഞ്ഞുപറഞ്ഞു ദേവകീഗോപീദാസിന്റെ അടുത്തു മുൻനിരകളിലിരുന്നു. ജനാർദ്ദനൻ ജനലിന്റെ വക്കത്തും ഞാൻ അടുത്ത സീറ്റിലും ഇരുപ്പുറപ്പിച്ചു. അരപ്പട്ട മുറുക്കി. സാധാരണപോലെ പേടി തലപൊക്കി. എന്നെ ഓർമ്മിപ്പിച്ചു, താൻ കൂടെയുണ്ടെന്ന്. 'ജനാർദ്ദനനില്ലേ, നല്ല കാലാവസ്ഥയല്ലേ' എന്നൊക്കെ മനസ്സിനോടു പറഞ്ഞു. എങ്കിലും മനസ്സ ജാഗ്രതപാലിച്ചു. സ്വല്പം ശങ്കയോടെ പേടി, ഒപ്പം യാത്രയും തുടങ്ങി.

വൈകുന്നേരം കൃത്യം ഏഴ് ഇരുപതിന്നു വിമാനം പറന്നുപൊങ്ങി. മുൻസീറ്റിൽ മന്ത്രി ബൽഗോവിന്ദവർമ്മയുണ്ട്. മധ്യത്തിലാണു കുമാരമംഗലം സ്ഥലംപിടിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഏറ്റവും ഒടുവിൽ കയറിയ കൗസല്യാനാരായണൻ മുൻനിരയിലായിരുന്നു. ഞങ്ങളുടെ തൊട്ടു മുൻപിൽ കാണാൻ ഒരുപോലെയിരിക്കുന്ന രണ്ടു സഹോദരന്മാരാണ്. വലതുഭാഗത്ത് അമേരിക്കക്കാരനായ സ്റ്റർലിങ്ങും കുടുംബവുമുണ്ട്. പിന്നിൽ ഒരു ചെറുപ്പക്കാരൻ.

വിമാനം നിലത്തുനിന്നു പൊങ്ങിയശേഷം ''ഇനി നിങ്ങൾക്കു പുകവലിക്കാം, അരപ്പട്ട അഴിക്കാം'' എന്നു പറയുമ്പോൾ മാത്രമേ എനിക്കു സാധാരണ സമാധാനമുണ്ടാകൂ. എന്നിട്ടും പലപ്പോഴും യാത്രാസമയം മുഴുവനും അരപ്പട്ട മുറുക്കി ഇരിക്കും. അതുവരെ അടുത്തുള്ള യാത്രക്കാരനോട് എന്തെങ്കിലും ചോദിക്കുക, കണ്ണടച്ചിരിക്കുക എന്നതൊക്കെയാണു പണി. അന്നു ജനാർദ്ദനനുള്ളതുകൊണ്ടു വിഷമമുണ്ടായില്ല. വിമാനം പറന്നു പൊങ്ങിയപ്പോൾ വിശപ്പിന്റെ ഓർമ്മ. ഭക്ഷണത്തിലേക്കു ശ്രദ്ധ തിരിച്ചു കുറേസമയം കളയാമല്ലോ എന്നു തോന്നുന്നതു കൊണ്ടാവാം. ഭക്ഷണം കഴിഞ്ഞാലെന്തുചെയ്യും? എന്നാലും ഒന്നരമണിക്കൂർ ബാക്കിയുണ്ടാവും. മിനുട്ടുകൾ

എല്ലാറ്റം. പിറേറന്നുള്ള മീററിങ്ങിന്റെ കടലാസുകൾ നോക്കുകയാണ് ജനാർദ്ദനൻ. ഈയവസരങ്ങളിൽ വായിച്ചാൽ ഒരക്ഷരം മനസ്സിലാവില്ല. എങ്കിലും ഒരു മാസികയെടുത്തു. ജനാർദ്ദനന്റെ ശ്രദ്ധ എന്റെ കൈയിലുണ്ടായിരുന്ന 'പ്ലേബോയ്' മാസികയിലേക്കായി. ''എനിക്കും നോക്കണം'' എന്നായി ജനാർദ്ദനൻ. ഒരു ഓട്ടപ്രദക്ഷിണം നടത്തി അതു മടക്കിത്തന്നു. നാട്ടിൽ പോയസമയത്തു് ചില പഴയ പുസ്തകങ്ങളും, മിക്കതും കവിതാസമാഹാരങ്ങളും ഞാൻ വാങ്ങിയിരുന്നു; നീണ്ട കവിതകളും, കുറുത്ത ചെട്ടിച്ചികളും മുതലായവ. ഞാൻ വായിക്കാൻ കൈയിലെടുത്തതു് വയലാറിന്റെ 'എനിക്കു മരണമില്ല' എന്ന പുസ്തകമാണ് എന്നതിനു് ഇന്നു പ്രാധാന്യം തോന്നുന്നു. വായിക്കുമ്പോഴും പേജുകൾ നീങ്ങുന്നില്ല. ഇതും ഉറക്കം വരാത്തപോലെ, വിമാനയാത്രാസമയത്തുള്ള പതിവുള്ള കാര്യമാണ്. അടുത്തിരിക്കുന്ന ആരും കടലാസു മടക്കുന്ന ശബ്ദമുണ്ടാക്കിയാലും, ഉളുകുകയോ വേറെ വല്ല അനൗൺസ്മെന്റ് ഉണ്ടാകുകയോ ചെയ്താൽ എന്റെ ശ്രദ്ധ തിരിച്ചുവിടും. പേടി എന്നെ തൊട്ടുവിളിക്കും. 'ശ്രദ്ധിച്ചിരിക്കു' എന്നു പറയും. സിഗററു വലിക്കുന്ന പുക കണ്ടാൽ പേടി തോന്നും. തീപ്പെട്ടി ഉരച്ച മണം പലതും ഓർമ്മിപ്പിക്കും. എങ്ങനെ വായിക്കാനാണ്, ഉറങ്ങാനാണ്? ഒരു മണിക്കൂറുണ്ട് ഇനിയും.

തിരിഞ്ഞുനോക്കിയപ്പോൾ ജനാർദ്ദനൻ നല്ല ഉറക്കം. മുൻപിൽ ഡോക്ടർ നടരാജൻ എന്തോ വായിക്കുന്നു. പലർക്കും സുഖനിദ്ര. ഇപ്പോൾ ഉറങ്ങുവാൻകഴിയുന്നവർ ഭാഗ്യവാന്മാരാണ്, പേടിയില്ലാത്ത ഭാഗ്യവാന്മാർ. കുറച്ചു കഴിഞ്ഞു ഞാൻ സമയം നോക്കി. അല്ലാതെന്തു ചെയ്യാനാണ്. ഇനിയുമുണ്ട് അര മണിക്കൂറോളം. വിമാനം ഏകദേശം ആഗ്രയ്ക്കു മുകളിലാണ്, പൈലററും ദൽഹിയിലെ വിമാനത്താവളവുമായി സമ്പർക്കം പുലർത്തിത്തുടങ്ങി.*

* കോക്ക്പിററിൽ ഒരു ശബ്ദലേഖിനിയുണ്ട്. അതിൽ എല്ലാ സംഭാഷണവും തുടർച്ചയായി രേഖപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കും. വിമാനത്തിന് എന്തുപററിയാലും ഇതിനു യാതൊന്നും സംഭ

''ഇതു് ഐ. സി. നാനൂററിനാല്പതു്.''

''പറയൂ.''

''വഴിയിൽ ഇടിക്കാററു്—ഓവർ.''

''ഒന്നുകൂടെ പറയൂ!''

''വഴിനീളെ അങ്ങിങ്ങു് ഇടിക്കാററു്—ഓവർ.''

''റോജർ''

''ഡൽഹിയിൽ കാലാവസ്ഥ എങ്ങനെ?''

''ഏററവും ഒടുവിലത്തെ വിവരം രണ്ടായിരത്തി ഇരുന്നൂററിയാറു് നോട്ട്സ്. കാഴ്ച അയ്യായിരം മീററർ. രണ്ടു് ഓക്ട.''*

''നാലായിരം അടി, മൂന്നു് ഓക്ട, പതിനായിരം അടി, മുപ്പത്തിയെട്ടു ഡിഗ്രി സെൻറിഗ്രേഡ്—ഒരുലക്ഷത്തി ഇരുപത്തിയഞ്ചു് സി ബി ശബ്ദം, റഡാർസ്കോപ്പിൽ നൂററിനാല്പതുമുതൽ നൂററിയെഴുപതുവരെ കിട്ടുന്നു. അൻപത്താറുമുതൽ അൻപത്തെട്ടുവരെ നോട്ടിക്കൽമൈൽ—ഓവർ.''

''റോജർ.''

''ശരി. കിട്ടി. കാഴ്ച അയ്യായിരംമീററർ രേഖപ്പെടുത്തി.''

ഈ സമയത്തു് പിമ്പിലിരുന്ന എയർഹോസ്റ്റസ് കോക്ക്പിററിലേക്ക പോകുന്നതു കണ്ടു. കൃശഗാത്രി. മലയാളിയാണെന്നു തോന്നും. അവളോടു കോ പൈലററ് ചോദിച്ചു:

''നിനക്ക പ്രേമലേഖനമെഴുതാൻ ഒരു ചെറുക്കനെ വേണോ?''

''എന്തു്, പ്രേമലേഖനമോ? എനിക്കിപ്പോഴെ ങ്ങനെ.''

വിഷമില്ല. ആ കാരണം പലപ്പോഴും അപകടസമയത്തെയും മറ്റും സംഭാഷണം കേൾക്കാനും അപകടകാരണം കണ്ടുപിടിക്കാനും ഇതു സഹായകമാവുന്നു

* മേഘങ്ങളുടെ കിടപ്പും ഉയരവും അവയുടെ സാന്ദ്രതയും അറിയിക്കുകയാണ് സി ബി ശബ്ദം മഴപെയ്യുന്നതിന്റെയാണ്; വേഗത കാററിന്റെയും.

''നീ ചെയ്യുന്നതെന്താണെന്നുവെച്ചാൽ ചെയ്യൂ.

''ഓ. കെ.''

''എനിക്കു് ഒരു സീററ്[1] തരാമോ?''

''സീററോ?''

''അതെ.''

''ഇവിടെയിരിക്കൂ.''

''ഓ. കെ.''

''നിന്റെ കൈയിൽ എനിക്കൊരു പ്രേമലേഖനമുണ്ടോ?''

''ഉണ്ടല്ലോ.''

''നിനക്കതിനു് ഒരു കവർ വേണമല്ലോ!''

''കവറോ?''

''ശരി.''

''ഇവിടെയിരുന്നോളൂ.''

''എന്തു പറഞ്ഞു?''

''ഇരുന്നാലും, ഇരുന്നാലും, ഇവിടെത്തന്നെ.''

''വല്ലാത്ത തണുപ്പു്!''

''ശരിയാണു്.''

എയർ ഹോസ്റ്റസ് മടങ്ങിവന്നിരിക്കുന്നു. അവളുടെ കൈയിൽ ഒരു കടലാസുണ്ടു്. അവരം തന്റെ സീററിലിരുന്നു് ഒരു കത്തെഴുതി. അതിന്റെകൂടെ ഒരു അപേക്ഷാഫാറവും അടക്കി കവറിലാക്കി തന്റെ ബാഗിലിട്ടു.

പൈലററ് കോ പൈലററിനോടു് ''അതെത്ര ഉയരത്തിലാണു്.''

''എന്തു്?''

''ഇടിമേഘങ്ങൾ.''

''ഇനി നമുക്കു് ഐ. എൽ. എസ്. ഉപയോഗിക്കാം.''[2]

''എപ്പോഴും വേണമെങ്കിലും ആകാം.''

1 ഇതു് ഷീററ് കടലാസാണോ, സീററാണോ എന്നറിയാതെ കുഴിച്ചു പിന്നീടു തർക്കമായി.
2 ഇൻസ്ട്രുമെന്റ് ലാൻഡിങ്ങ് സിസ്റ്റം.

ഈ സമയത്തു് സഹപ്രവർത്തകൻ ടൈംസ് ഓഫ് ഇന്ത്യാ ലേഖകൻ ശ്രീ കെ. എസ്. രാമസ്വാമി അടുത്തു വന്നു. ''എങ്ങനെയാണു വീട്ടിൽ പോകുക'' എന്നു ചോദിച്ചു. ''സുഹൃത്തുക്കളാരെങ്കിലും കാറു കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ടാകു''മെന്നു പറഞ്ഞു. ''എന്റെ കാറും വരും, വന്നില്ലെങ്കിൽ എന്നെയും കൊണ്ടുപോകണം'' എന്നു പറഞ്ഞു് അദ്ദേഹം ടോയ്‌ലററിൽ പോയി മടങ്ങി. അപ്പോഴേക്കും അരപ്പട്ടകൾ ബന്ധിക്കാനുള്ള അറിയിപ്പു വന്നു. അപകടഭീതിക്കു് ഉറക്കംതെളിഞ്ഞു.

''ഇനി കഷ്ടിച്ചു നൂറു മൈലേയുള്ളു.''

''ആ, എഴുപത്തിയഞ്ചു്—എൺപതുമൈൽ.''

''ഡൽഹി. ഇതു് ഐ. സി. നാന്ദറിനാല്പതാണു്.''

''നാന്ദറിനാല്പതു്—ഇതു ഡൽഹിയാണു്. പറയൂ!''

''ഇറങ്ങാനുള്ള സമ്മതം വേണ്ടിയിരിക്കുന്നു.''

''ഫ്ളൈററ് ലെവൽ മുന്നൂററിപ്പത്തു വിടുമ്പോൾ പറയണം. നൂററിഎൺപതിലേക്കു് ഇറങ്ങാം.''

''റോജർ. നൂററിയെൺപതല്ലേ? ഞാൻ ഇപ്പോൾ തൊണ്ണൂറുമൈൽ അകലെയാണു്.''

''ഇതാ, ഞാൻ നൂററിയെൺപതിലേക്കു് ഇറങ്ങാൻ തയ്യാറായി.''

''ശരി.''

''ഡി. എം. ഇ. കേടാണു്.''*

''ശരി. നോട്ടുചെയ്യു.''

എല്ലാവരും അരപ്പട്ട മുറുക്കിയിട്ടുണ്ടോ എന്നു നോക്കി എയർഹോസ്റ്റസ് സീററിലിരുന്നു. അവളും അരപ്പട്ട മുറുക്കി. ഇവളോടു് 'മലയാളിയാണോ' എന്നു ചോദിച്ചു സംഭാഷണം തുടങ്ങിയാലോ? പേടി തിരിച്ചുവിടാനെങ്കിലും അതു സഹായിക്കുകയില്ലേ?

''ലെവൽ അറുപതിലേക്കു് ഇറങ്ങാനനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു. നൂറു വിടുമ്പോൾ അറിയിക്കു.''

''നൂറിൽനിന്നു് അറുപതിലേക്കു് ഇറങ്ങുന്നു.''

---

* ഡിസ്റ്റൻസ് മെഷറിങ്ങ് എക്വിപ്മെൻറ്.

''ശരി.''

''എക്വിപ്‌മെൻറ് അടയാളം ഓൺ ആയിരിക്കുന്നു.''

''ശരി.''

''ഈ സമയത്തു് എൻ. യു. എച്ച്. (നൃ)[1] കടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്.''

''ശരി.''

''വി ഓ ആർ[2] എത്രയാണു്?''

''മൂന്നു മിനിററു്.''

''റോജർ.''

''കാബിനിൽ ഭയങ്കര ചൂടുണ്ടല്ലോ?''—സ്റ്റീവേർഡു്.

''ശരിയാണു്, നമുക്കു തണുപ്പിക്കാം. കോക്‌പിററിലെ ചൂടു മുപ്പത്തിയഞ്ചു ഡിഗ്രിയാണു്.''—കോപൈലററു്.

''നാന്നൂററിനാല്പതു്—ഇതു ദൽഹിയാണു്.''

''പറയൂ, സർ.''

''ദൽഹി വിമാനത്താവളത്തിനു മീതെ പൊടിക്കാററുണ്ടു്. നൂററിപ്പതിനെട്ടു പോയൻറ് ഒന്നിൽ ഏററവും ഒടുവിലത്തെ കാലാവസ്ഥ അന്വേഷിക്കൂ.''

''ശരി.''

''റോജർ.''

വലതുഭാഗത്തിരിക്കുന്ന സ്റ്റേർലിങ്ങിന്നു് അസുഖം, ഓക്കാനം. എയർഹോസ്റ്റസു് എയർസിക്‌നെസ്സ് ബാഗ് കൊണ്ടുവന്നു കൊടുത്തു. അടുത്തിരിക്കുന്ന മകനും ഭാര്യയും പിന്നിലിരിക്കുന്ന മകളും അവളുടെ രണ്ടു കുട്ടികാ

1 വിമാനത്തിനു് ഇറങ്ങാനുള്ള ഒരു വെളിച്ചം (ബീക്കൺ) ദൽഹിയിൽ അതിനെ 'നൃ' എന്നു വിളിക്കുന്നു. ഓരോ വിമാനത്താവളത്തിലും ഓരോ ദിക്കു സൂചിപ്പിക്കുന്ന വെവ്വേറെ പേരുള്ള ബീക്കണുകളുണ്ടു്.

2 വിഷ്വൽ ഓംനി റെയ്ഞ്ചു് (Visual Omni range) വിമാനത്താവളത്തിൽ നേരെ മുകളിൽ വിമാനം എത്തിക്കാനുള്ള റെയ്ഞ്ചു്.

റികളും അയാറുകളും വീശിക്കൊടുക്കുന്നു. ശ്രദ്ധ അങ്ങോട്ടു തിരിച്ചു. നില്ക്കുന്നില്ല. സിഗരറ്റു വലിക്കുമായിരുന്നെങ്കിൽ കുറച്ചുസമയം അതിനുവേണ്ടി കളയാമായിരുന്നു.

''നാന്നൂററിനാല്പതിനു പാപ്പാലിമായിലേക്കു വരാം, ലെവൽ അമ്പതിലേക്കും. അറുപതു കടക്കുമ്പോഴും അറിയിക്കുക.''

''റോജർ. അമ്പതിലേക്ക് ഇറങ്ങുന്നു.''

''ദൽഹിയിലെ കാലാവസ്ഥ അറിയിപ്പുണ്ട്. പാലം വിമാനത്താവളത്തെ പൊടിക്കാററും ഇടിക്കാററും സമീപിക്കുന്നുണ്ട്. വടക്കുപടിഞ്ഞാറുനിന്ന് ഇരുപത്തഞ്ചിനോട്ട വേഗതയുള്ള കാററും വീശുന്നുണ്ട്.''

''റോജർ. ആയിരത്തി അറുനൂററി മുപ്പത്ത് ട നൂററി തൊണ്ണൂറ്.''

''അതു ശരിയാണ്. കാററും ദൂരത്തുകളുള്ള കാഴ്ചയും. എണ്ണൂറ് വിൻഡ് ഈസ് വേരിയബിൾ ഇരുപത്ത് നോട്ട്സ്.''

''റോജർ.''

''കാററ് എങ്ങനെയുണ്ട്?''

''വടക്കോട്ടാണ്. ഇരുപതു നോട്ട്സ്.'' ട്രാൻസ്മിഷൻ അവ്യക്തമാകുന്നു.''

''ഒന്നുകൂടി പറയൂ. അതു വ്യക്തമാകുന്നില്ല.''

''ആവർത്തിക്കുന്നു. വടക്കോട്ട്. ഇരുപതു നോട്ട്സ്.''

''റോജർ.''

''ഞങ്ങൾ അറുപതിൽനിന്ന് അമ്പതിലേക്കിറങ്ങുന്നു.''

''റോജർ.''

''പാപ്പാലിമയിലേക്കു വരൂ.''*

''അതാണ് പാപ്പാലിമാ.''

''ഒന്നുകൂടെ നോക്കൂ.''

* റൺവേയിൽ എട്ടുമൈലകലെയുള്ള ഒരു അടയാളസൂചകം. ഔട്ടർമാർക്കർ എന്നും ഇതിനെ വിളിക്കുന്നു.

''വീണ്ടും കിട്ടുന്നില്ലല്ലോ.''

ശബ്ദം.

''അമ്പതിനോടടുത്തു—ഓവർ.''

''ഇറങ്ങാനുള്ള വിളക്കുകൾ പരമാവധി തെളിച്ചു പരിശോധിക്കൂ.''

''റോജർ—അവ ശരിയാണ്.''

''നാന്നൂറ്റിനാല്പതു് അമ്പതിലേക്ക്—ലോക്കലൈസർ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല.''

''ശരി.''

''വി ഓ ആർ പ്രവർത്തിപ്പിക്കൂ.''

''അതു കിട്ടുന്നില്ല.

''പാപ്പാലിമാ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലേ എന്നു നോക്കൂ.''

''നാന്നൂറ്റിനാല്പതു ശ്രവിക്കൂ. പാപ്പാലിമാ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്. ഉണ്ട്, പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ട്.''

''ഉവ്വ്. ഞങ്ങൾക്കു കിട്ടുന്നുണ്ട്.''

ഈ സമയത്തു് ഐ. സി. നാന്നൂറ്റിയാറ് പാപ്പാലിമാ കടന്നു മുന്നോട്ടു നീങ്ങി. ദൂരത്തേക്കുള്ള കാഴ്ച നന്നായിരുന്നു. റൺവേ കാണാമെന്നു പറഞ്ഞ് ഇറങ്ങാൻ തയ്യാറായി.

''ഇതു് നാന്നൂറ്റി നാല്പതു്—എനിക്കു മുപ്പത്തഞ്ചിലേക്കു വരാമോ?''

ചില അപായസൂചനകളുടെ ശബ്ദം.

''നാന്നൂറ്റിനാല്പതിനോട്—ലെവൽ അമ്പതു്—അവിടെ നിൽക്കൂ. പാപ്പാലിമായിൽ എത്തുമ്പോൾ അറിയിക്കൂ.''

''റോജർ. ഞാൻ പാപ്പാലിമയ്ക്കു മുകളിലാണ്.''

''മൂവായിരം അടി പൊക്കത്തിൽ ഇറങ്ങിവരൂ.''

''റോജർ.''

''ലെവൽ മുപ്പത്തഞ്ചിലേക്കു വരൂ.''

''ശരി.''

''ഇറക്കം തുടരൂ.''

വീണ്ടും അപായസൂചനയുടെ ചില ശബ്ദങ്ങൾ കേൾക്കുന്നു. പൈലററും കോപൈലററും കൂടുതൽ ജാഗ്രതയോടെ ഇരുന്നു.

നോ സ്മോക്കിങ്ങ് സിഗ്നൽ വന്നു. ചക്രങ്ങൾ താഴോട്ടു വരുന്ന ശബ്ദം ശ്രദ്ധിച്ചു.

എയർഹോസ്റ്റസ് വിളിച്ചുപറഞ്ഞു: ''കുറച്ചുസമയത്തിനുള്ളിൽ നമ്മുടെ വിമാനം ദൽഹി വിമാനത്താവളത്തിൽ ഇറങ്ങും. എല്ലാവരും പുകവലി നിർത്തുക. വിമാനം നിർത്തിയശേഷം മാത്രമേ അരപ്പട്ട ഊരുവാൻ പാടുള്ളൂ; എഴുന്നേല്ക്കാൻ പാടുള്ളൂ. ഞങ്ങളുടെകൂടെ യാത്രചെയ്തതിനു നന്ദി. ഇനിയും നിങ്ങളെക്കൊണ്ടു പറക്കാൻ അവസരം തരുമെന്നു പ്രതീക്ഷിക്കുന്നു!'' അവർ പതിവുപോലുള്ള പുഞ്ചിരിയോടെ അവസാനിപ്പിച്ച് സീററിലിരുന്നു. (അവൾക്ക് അങ്ങനെ ഒരവസരം ഇനി ഉണ്ടാവില്ല എന്നതും, എനിക്കും അതു നഷ്ടപ്പെട്ടുവെന്നതും—രണ്ടുവിധത്തിൽ--ഏതാനും നിമിഷങ്ങൾക്കകം തീർച്ചയായി. അവൾ വെന്തുമരിച്ചു.)

അനൗൺസ്മെൻറിന്റെകൂടെ പേടിയും പിടഞ്ഞെഴുന്നേററു. അതു് അവഗണിച്ചുകൊണ്ടു ഞാൻ ജനാർദ്ദനനോടു സംസാരിക്കാൻ തുടങ്ങി: ''പൈലററ് ശരിക്കു സമയത്തിനു് നമ്മളെ എത്തിച്ചല്ലോ!''

വിമാനം പതുക്കെ തിരിഞ്ഞു റൺവേയ്ക്കു് അഭിമുഖമായി പറക്കാൻ തുടങ്ങി. വിമാനം തിരിയുന്നതുകാരണം നഗരത്തിലെ വിളക്കുകൾ കാണാമായിരുന്നില്ല.

''എന്താ നാം ദൽഹി വിട്ടു പോകുകയാണോ?'' ജനാർദ്ദനൻ ചിരിച്ചു.

ചിലർ തല മാടി ശരിയാക്കുന്നു. സാധനങ്ങൾ അടുക്കിവയ്ക്കുന്നു. ഇറങ്ങാനുള്ള അവസരം കാത്തു് എല്ലാവരും ഇരുപ്പാണു്. നിലത്തിറങ്ങിയിട്ടു മതി മയക്കം നിർത്തൽ എന്നു കരുതിയവർ മയങ്ങുകതന്നെയാണു്. സന്തതസഹചാരിയായ പേടി 'ജാഗ്രത പാലിക്കൂ' എന്നു പറഞ്ഞു. മനസ്സു പല മണ്ഡലങ്ങളിലും വ്യാപിക്കാൻതുടങ്ങി.

''നാന്ദറാറിനാല്പത്ത് നോട്ട്, ഇറങ്ങാനായി തിരി ഞ്ഞോളൂ.''

''ശരി.''

''മുപ്പതു്''[1]

''മുപ്പത്തിയഞ്ചു്.''

''നാല്പതു്.''

കൺട്രോളുകരം പ്രവത്തിപ്പിക്കുന്ന ശബ്ദം.

''ഐ. സി. നാന്ദറാറിനാല്പതു് മുപ്പത്തഞ്ചിലേക്ക വരാൻ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു.''

''അല്ല. മുപ്പത്തിരണ്ടിലേക്കു്.''

''നിങ്ങരംക്ക വേണ്ടതു് രണ്ടായിരമാണോ?''

''അതെ.''

ചൂളമടിക്കുന്നപോലെ ഒരു ശബ്ദം.

''ആരോ ചൂളമടിക്കുന്നു.''

''ഫ്ളാപ്പു് പതിനഞ്ചു്.[2] വിമാനം ഇറങ്ങിത്തുടങ്ങുന്നു.''

മുന്നിലുണ്ടായിരുന്ന ഐ. സി. 406 ദൂരത്തേക്കുള്ള കാഴ്ച മോശമാണെന്നു പരാതിപ്പെടുന്നു. പക്ഷേ, റൺവേ കാണാൻ സാധിക്കുന്നു എന്നു പറയുന്നു. ആ വിമാനം ഇറങ്ങിത്തുടങ്ങി.

ഒൽഹി കൺട്രോരം ഐ. സി. 440-നോട്ടു് ''നിങ്ങളുടെ സ്ഥാനം?''

''ഞങ്ങരം ഇറങ്ങാനുള്ള സ്ഥാനത്താണു്.''

''റോജർ.''

''ഔട്ടർ മാക്കിലെത്തുമ്പോരം അറിയിക്കു.''

''റോജർ.''

''ഫ്ളാപ്പു് ഇരുപത്തിയഞ്ചു്.''

വീണ്ടും കൺട്രോരം പ്രവത്തിക്കുന്ന ശബ്ദങ്ങരം.

''അവിടെ നില്ക്കട്ടെ.''

''ഔട്ടർ മാക്കർ.''

---

1 വിമാനം തിരിയുന്ന ഡിഗ്രിയാണിവ.

2 വിമാനത്തിന്റെ ചിറകിലുള്ള ഒടക്കാവുന്ന ഈ ഭാഗം താഴ്ത്തിക്കൊണ്ടാണു് വിമാനമിറക്കുക.

''ഇതാ ഔട്ടർ മാക്കർ കിടക്കുന്നു.''

''റോജർ.''

''റൺവേ കാണുമ്പോൾ പറയൂ.''

''റോജർ.''

''റൺവേ—നൂററിനാല്പതു നോക്കൂ.''—ക്യാപ്റ്റൻ കോ പൈലററിനോട്.

''ഞാൻ നോക്കുന്നുണ്ട്.''

വീണ്ടും കൺട്രോൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്ന പ്രകടമായ ശബ്ദം.

''ഫ്ളാപ്പ് മുപ്പതു—ഫൈനൽ നാല്പതു്.''

''റോജർ.''

വീണ്ടും അപായസൂചനയുടെ ശബ്ദം. കൂടുതൽ ഉച്ചത്തിൽ യന്ത്രങ്ങൾ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ശബ്ദം.

നഗരത്തിലെ കെട്ടിടങ്ങളിലെ വിളക്കുകൾ കണ്ടുതുടങ്ങി. വിമാനം ഉയരത്തിലാണ്. തെരുവുകളിലെ വിളക്കുകൾ കണ്ടു. വിമാനം വീണ്ടും താണു. ഒരു ദീർഘനിശ്വാസം വിട്ടു. ദൽഹിക്കു കൂടുതൽ ഭംഗിയുള്ളതായി തോന്നി. ഇതു നിലംതൊടാറായി. സമയം പത്തുമണി കഴിഞ്ഞു് ഒരു മിനിട്ട്.

''റൺവേ, റൺവേ.''

''റൺവേ നിങ്ങൾക്കു കാണാമോ?''—പൈലററ്.

''ഒരുവിധം.''—കോ പൈലററ്.

''ഉയന്തതന്നെ പറക്കൂ.''—കോ പൈലററ്.

''റൺവേ കാണാൻ പററിയോ?''—പൈലററ്.

''ഇല്ല.''

''സീറോ—സീറോ.''

ഉച്ചത്തിൽ കൺട്രോൾ പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്ന ശബ്ദം.

''ശരി.''

കൺട്രോൾ ശബ്ദങ്ങൾ വീണ്ടും ഉച്ചത്തിൽ.

''ഉയരം ആയിരത്തിഒരുനൂറു് അടി.'' — കോ പൈലററ്.

''റോജർ.''

എഞ്ചിന്റെ വേഗത കൂട്ടുന്ന ശബ്ദം.

''റൺവേ ഇപ്പോഴും കാണാമോ?''—പൈലററ്.

''നോ നോ നോ നോ.''—കോ പൈലററ്— ''ഓപ്പൺ അപ്പ്' കൂ്പ്പ്ററൻ, ഓപ്പൺ അപ്പ്...''

പെട്ടെന്ന് ഭയങ്കരമായ ഒരു കലുക്കം.

ഉടൻതന്നെ വിമാനം മേല്പോട്ട് അതിവേഗത്തിൽ പൊങ്ങുന്നതായി തോന്നി. ഉടനെതന്നെ അതിശക്തിയുള്ള ഒരു കലുക്കവും പൊട്ടിത്തെറിയുടെ ശബ്ദവും.

''ഭയങ്കരമായ തകർച്ചയുടെ ശബ്ദം!'' മുന്നോട്ടു നോക്കിയപ്പോഴും വിമാനത്തിന്റെ നടുഭാഗം പിളന്നു വക്കത്തെ സീററുകളിലിരിക്കുന്നവർ എല്ലാവരും കൂട്ടംകൂട്ടമായി കസേരകളോടെ അവർ ഇരിക്കുന്നിടത്തുനിന്നും ഒഴിഞ്ഞുപോകുന്നപോലെ തോന്നി. യാത്രക്കാർക്കിടയിൽ നിശ്ശബ്ദത. ഒരു പൊട്ടിത്തെറിയുടെ ശബ്ദങ്ങളും. തീജ്ജ്വാലകളും പറന്നുപോകുന്നപോലെയുള്ള അനുഭവങ്ങളും.

''എന്തു പററി?'' ജനാർദ്ദനന്റെ കൈയിൽ പിടിച്ചുകൊണ്ടു ഞാൻ ചോദിച്ചു. ഉത്തരം കിട്ടിയില്ല. അതിനു മുമ്പ് ഞാൻ തെറിച്ചുവീണിരിക്കുന്നു. കരച്ചിലുകളും മററു വിളികളും കേൾക്കുന്നില്ല. എന്തൊരു അസാധാരണത്വം! ഇത്തരം അവസരങ്ങളിൽ അങ്ങനെയാകുമോ?

ഡൽഹി കൺട്രോൾ: ''ഐ. സി. നാന്തൂറിനാല്പത്തു്, ഐ സി. നാന്തൂററിനാല്പത്തു്, ഐ. സി. നാന്തൂററിനാല്പത്തു്.'' ഉത്തരമില്ല. പലവിധത്തിലും വിളിച്ചുനോക്കുന്നു. പരാജയപ്പെടുന്നു. മറുപടിയില്ല. പിന്നിൽ വരുന്ന ഐ. സി. നാന്തൂററിനാല്പ് ബാംഗ്ളൂർ—ഡൽഹി സർവ്വീസുമായി കൺട്രോൾബന്ധംപുലർത്തുന്നു.

ഐ. സി. നാന്തൂററിനാല്പ് സംസാരിക്കുന്നു: ''ഞങ്ങൾ പാപ്പാലിമയിലേക്കു വരാൻ അനുവാദം കിട്ടി. മൂവായിരം അടി ഉയരത്തിൽ. ലെവൽ അറുപതു കിടക്കുകയാണ്.''

''ഞങ്ങൾ ഒരു വിമാനത്തകർച്ച കാണുന്നു. അതു റൺവേയ്ക്കു് അനുരേഖമായി കത്തിയെരിയുന്നു.''

''ഒന്നുകൂടെ പറയൂ.''

''അതു റൺവേയുടെ നേക്കാണു്. റൺവേയുടെ നേക്കാണു്.''

''ആണോ?''

''അതെ, കത്തിയെരിയുന്നു.''

''എത്ര ദൂരെ?''

''റൺവേയിൽനിന്നു വളരെ ദൂരത്തല്ല ''

''കൃത്യമായി പറയൂ.''

''മിഡിൽ മാക്കിൽനിന്നു് ഒരു മൈലകലെ— അതു ഭയങ്കരമായി കത്തിയെരിയുകയാണു്.''

4. 'സഹയാത്രിക'ന്റെ സഹായം

ഞാൻ നിലംപതിച്ചതു കസാലയോടുകൂടിയാണ്. പക്ഷേ, വിമാനം പൊട്ടിപ്പിളർന്നപ്പോഴം ആ ശക്തിയിൽ തെറിച്ചു ഞാൻ തറയിൽ വീണപ്പോഴം കസാലയിൽനിന്നും തെറിച്ചു. പിന്നിട്ടിടത്തുനിന്നു നാലഞ്ചടി അകലെയായി 'സാരംഗ'യെന്ന ബോയിങ് വിമാനം ആളിക്കത്തി ചാമ്പലാവുകയാണ്. കുറേപ്പേർ അതിനുള്ളിൽ കുടുങ്ങിപ്പോയി. എന്നെപ്പോലെ പലരും പുറത്തും ഉണ്ടായിക്കൂടെന്നില്ല. ഇടതുഭാഗത്തിരിക്കുന്ന ജനാർദ്ദനൻ എവിടെയാണെന്നറിയില്ല. ഞാൻ ഏതു ഭാഗത്തുകൂടി തെറിച്ചു എന്നു പറയാനാവില്ല. മരണത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ട എനിക്കു വിശദാംശങ്ങൾ ആലോചിക്കാൻ വയ്യായിരുന്നു, സമയമില്ലായിരുന്നു. ഇവിടെ നിന്നാൽ കത്തുന്ന വിമാനത്തിൽനിന്നു കഷണങ്ങൾ പൊട്ടിത്തെറിച്ചു വീണും അപകടംപറ്റും. ഈ രക്ഷപ്പെടലിന് അർത്ഥമില്ലാതെയാകും. വേഗം എഴുന്നേറ്റു നടക്കാൻ തുടങ്ങി. ഷർട്ട് കീറിയിരുന്നു. ചെരുപ്പില്ല. ചരലും മുള്ളും മറ്റും കാലിൽ കുത്തുന്നതൊന്നും അപ്പോളറിഞ്ഞില്ല. ജീവനായിരുന്നു പ്രശ്നം. വിമാനം വിട്ടുമാറി നടക്കുക എന്നു മാത്രമേ ഉദ്ദേശമുണ്ടായിരുന്നുള്ളു. എവിടേക്ക്, എങ്ങോട്ട് എന്നൊന്നും രൂപമുണ്ടായിരുന്നില്ല.

എന്നെപ്പോലെ തെറിച്ചുവീണതാണു വിമാനത്തിന്റെ പൈലററ്. കസാലയോടുകൂടിയാണ് അദ്ദേഹവും വീണതു്. 'എത്ര പേർ രക്ഷപ്പെട്ടു. എനിക്ക് എത്ര പേരെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ സാധിച്ചു' എന്ന വിചാരത്തോടുകൂടിയാണ് അദ്ദേഹം പിന്നിട്ടിടത്തുനിന്നും തല പൊക്കിനോക്കുന്നതു്. 'എന്റെ ഭാര്യയും കുട്ടികളും ഇനി ആരാണ്? ഞാനും ഇക്കടെവിൽ മരിക്കുകയായിരുന്നു ഭേദം. പലരും മരിച്ചു. എന്തിനു ഞാൻ മാത്രം രക്ഷപ്പെടുന്നു' എന്ന തോന്നലും ഉണ്ടായി. ഇരുപതുകൊല്ലം മുൻപു

പറക്കാൻ തുടങ്ങിയകാലത്തു് അമ്മ പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യവും ആ സമയത്തു് ഓർമ്മവന്നു: 'മകനേ, നിനക്കെന്തായാലും വിമാനം പറപ്പിച്ചതുകൊണ്ടു് അപകടം വരില്ല.' എങ്കിലും തകർന്ന മനസ്സോടുകൂടി ഞാൻ ഓടിച്ചിരുന്ന വിമാനം ചാമ്പലാകുന്നതു കണ്ടുകൊണ്ടിരിക്കെയാണു് അടുത്തു നില്ക്കുന്ന എന്നെ കണ്ടതു്. ''എന്നെ എഴുന്നേല്ക്കാൻ ഒന്നു സഹായിക്കൂ. ഇവിടെനിന്നു പോയില്ലെങ്കിൽ രക്ഷയില്ല.'' വെളുത്ത കുപ്പായമിട്ടു് എന്നേക്കാളും പ്രായംകൂടിയ ഒരു മനുഷ്യൻ. ആരാണെന്നു് അപ്പോൾ അന്വേഷിച്ചില്ല, അതിയാൻ ആഗ്രഹിച്ചതുമില്ല. (പിന്നീടാണു് ക്യാപ്റ്റൻ ജി. പി. സി. നായരായിരുന്നു അതെന്നു മനസ്സിലായതു്. കോക്പിറ്റിലിരുന്ന അദ്ദേഹം എങ്ങനെ എന്റെയടുത്തെത്തി എന്നും അത്ഭുതപ്പെട്ടു.) അദ്ദേഹവും ഞാനുംകൂടി നടത്തം തുടർന്നു.

പൊട്ടിത്തെറികൾ കേട്ടില്ല, ദീനരോദനങ്ങളും, സഹായത്തിനായുള്ള മുറവിളികളും കേട്ടില്ല. എന്നാലിതൊക്കെ ഉണ്ടായിരുന്നിരിക്കണം. അതു കേൾക്കാനോ, കാണാനോ അതിനുവേണ്ടി എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാനോ ഉള്ള ശേഷി ആ സമയത്തില്ലായിരുന്നു. രക്ഷപ്പെടാൻ കഴിഞ്ഞല്ലോ എന്ന ബോധത്തോടെ ഞങ്ങൾ മുന്നോട്ടു നീങ്ങുകയായിരുന്നു, അമ്പരന്ന, മരവിച്ച മനസ്സോടെ.

വിജനമായ പ്രദേശം, കെട്ടിടങ്ങളും മറ്റും ഉണ്ടാക്കാൻ മണ്ണു കുഴിച്ചെടുത്ത പ്രദേശം. മുന്നോട്ടു നീങ്ങാൻ വളരെ വിഷമിച്ചു നടക്കണം. വിമാനം നിലംപതിക്കാൻ ഒരു സെക്കന്റുകൂടി വൈകിയിരുന്നുവെങ്കിൽ നാല്പതു് അൻപതടി ആഴത്തിലുള്ള ഒരു ചാലിലായിരുന്നേനേ എല്ലാവരുടെയും സമൂഹശവസംസ്കാരം. ഇതെഴുതുവാൻ ഞാനും ബാക്കിയുണ്ടാകുമായിരുന്നില്ല. അവിടെനിന്നു നോക്കിയാൽ ദൂരെ ചക്രവാളത്തിൽ പട്ടണത്തിന്റെ പ്രകാശം കാണാം. പൊടിപടലം നിറഞ്ഞ ആകാശം. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്കു വിമാനത്താവളത്തിലെ ദീപസ്തംഭത്തിന്റെ ഒളിമിന്നൽ. ഇരുട്ടിൽ ഉയർന്നുനില്ക്കുന്ന രണ്ടു കൂറ്റൻ

വാട്ടർ ടാങ്കർ അന്തരീക്ഷത്തിന്നു ഭീകരത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു. എങ്ങനെ പട്ടണത്തിലെത്തും എന്നുകൂടി പറയുകവയ്യ.

ജോർജ് ജോണും കസാലയോടെ നിലത്തു വീണ് വിമാനത്തിലിരിക്കുന്നപോലെ നിലത്തിരിക്കുന്നു. വിമാനം തകർന്നു എന്നു മനസ്സിലായി; ഡൽഹിയിൽനിന്നു വളരെ അകലത്തല്ല എന്നും. ഇരിക്കുകതന്നെ എന്നു നിശ്ചയിച്ചു. വളരെയകലെയല്ലാതെ വിമാനം കത്തിയെരിയുന്നു. കുറച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ദൂരെ ഒരു ടോർച്ച് വെളിച്ചം കണ്ടു. അവരോടു വിളിച്ചു പറയണമെന്നുണ്ട്: 'ഞാനിതാ ഇവിടെയുണ്ട്. ഇങ്ങോട്ടു വരൂ.' പക്ഷേ, ശബ്ദം പൊങ്ങുന്നില്ല. എഴുന്നേല്ക്കാനും പറ്റുന്നില്ല. ഒരു പക്ഷേ, അവർ എന്നെ കണ്ടെന്നുവരും. കണ്ടില്ലെങ്കിലോ? വിധിയെ കാത്തു നില്പാണ്. ഒടുവിൽ ആ വെളിച്ചം അടുത്തെത്തി. ''നിങ്ങൾ യാത്രക്കാരനാണോ?''— ഒരാൾ ചോദിച്ചു. ''എഴുന്നേൽക്കൂ,'' പറ്റുന്നില്ല. അവർ സീറ്റ്ബെൽറ്റ് അഴിച്ചുകൊടുത്തു. ഒരു കൂസലുമില്ലാതെ അദ്ദേഹം നടന്നു. തിളയ്ക്കുന്ന എണ്ണ മേൽത്തെറിച്ചു മേലാസകലം വെന്തിരിക്കുന്നു എന്ന് ജോണിന്ന് ആസ്പത്രിയിലെത്തി കുറെക്കഴിഞ്ഞേ മനസ്സിലാകുകകൂടി ചെയ്തുള്ളു. കൈകൊണ്ടു മുഖം പൊത്തിയതുകൊണ്ട് ഉള്ളംകൈയും മുഖവും മാത്രം പൊള്ളിയിരുന്നില്ല.

മേജർ ജനറൽ റാവുവും കസാലയോടെയാണ് നിലംപതിച്ചതു്. വിമാനം പൊട്ടിത്തെറിക്കുന്നതു കേട്ടപ്പോൾ ആദ്യം തോന്നി വല്ല ടയറും പൊട്ടിയതാണോ എന്ന്. നിലത്തേക്കെറിയപ്പെട്ടപ്പോൾ കാര്യം മനസ്സിലായി. അടുത്തു് എത്തിയിരിക്കുന്നവർ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ വന്നവരെന്നു തെറ്റിദ്ധരിച്ചു. പക്ഷേ, കിട്ടുന്ന സാധനങ്ങൾ തട്ടിക്കൊണ്ടുപോകാൻ വന്നവരായിരുന്നു. അദ്ദേഹം അവരോടു പറഞ്ഞു: ''എന്റെ കൈയിൽ ഈ വാച്ചു മാത്രമേയുള്ളു. അതു് എടുത്തോളൂ.'' അവർ പരിശോധിച്ചാൽ തന്റെ നട്ടെല്ലിന്നു വന്ന മുറിവ് അധികമാവുമെന്നു ഡോക്ടർകൂടിയായ റാവുവിന്ന് അറിയാമായിരുന്നു. അക്കൂട്ടർ അടുത്തുള്ള ജപ്പാൻകാരനെ കൊള്ളയടിച്ചു.

തകർന്ന വിമാനത്തിൽനിന്നു ചാടിയ പാർലിമെന്റ് മെമ്പർ ഒരു പാറക്കെട്ടിന്റെ പിന്നിൽ ചെന്ന് ഒളിച്ചിരുന്നു. കൊള്ളക്കാരിൽനിന്നും പൊട്ടിത്തെറികളിൽനിന്നും രക്ഷപ്പെട്ടു. തകർന്ന വിമാനത്തിൽനിന്നു ജനാർദ്ദനനും ചാടേണ്ടിവന്നു. കത്തുന്ന തീജ്ജ്വാല തന്റെ നേക്കു വരുകയാണ്. അതിനുമുൻപു പുറത്തു കടക്കണം. ഒരു പിളർപ്പിൽക്കൂടി ജനാർദ്ദനൻ ചാടി. നേരെ ഇറങ്ങിയതു് നേരത്തേ പ്രസ്താവിച്ച ആഴമുള്ള ചാലിലേക്കാണ്. മുകളിൽ വിമാനം കത്തിയെരിയുന്നു. പൊട്ടിത്തെറിക്കുന്നു. മേൽപ്പോട്ടു നോക്കാതെ, ചെവി പൊത്തി അവിടെയിരുന്നു. വളരെക്കഴിഞ്ഞാണു സഹായം എത്തിയതു്.

ഈ സമയത്തു് വിമാനത്താവളത്തിൽ എന്നെയും ജനാർദ്ദനനെയും കാത്തു് ഞങ്ങളുടെ സുഹൃത്തുക്കളായ ബാലനും, അനിലും നിൽപ്പുണ്ടായിരുന്നു. പത്തുമണിക്ക് ഇറങ്ങുന്നു എന്നു പറഞ്ഞ വിമാനം ഇനിയും വന്നില്ല. അവർ പരിഭ്രമിച്ചു. എയർ ലൈൻസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ധൃതിപിടിച്ചു നടക്കുന്നു. അടക്കിപ്പിടിച്ചു സംസാരിക്കുന്നു. വിമാനത്തിന്റെ കാര്യം അന്വേഷിക്കുന്നവരോടു വ്യക്തമായി ഒന്നും പറയുന്നുമില്ല. ''ഇപ്പോഴം വരും. വിമാനം വിമാനത്താവളത്തിനു മീതെയാണ്,'' എന്നൊക്കെ പറഞ്ഞിരുന്നു. പക്ഷേ, ''പൈലററ് മിസ്റ്റർ നായരായിരുന്നു. യാത്രക്കാരുടെ ലിസ്റ്റ് അറിയില്ല'' എന്നൊക്കെ പറയുന്നതു കേട്ടപ്പോഴം ഞങ്ങളുടെ സുഹൃത്തുക്കളും കാര്യം മനസ്സിലാക്കി. നേരെ അപകടസ്ഥലമന്വേഷിച്ചിട്ടു യാത്രയായി.

പുറത്തേക്കു ചാടാനും സാധിക്കാതെ, തെറിച്ചു വീഴാൻ ഭാഗ്യമില്ലാതെ ഒരു എയർ ഹോസ്റ്റസ്സ് പിന്നിലെ പാൻട്രിയിൽ ഉണ്ടായിരുന്നു. ആ പെൺകുട്ടി മരണത്തെ നേരിട്ടതു വിവരിക്കുക വയ്യ. രക്ഷപ്പെടത്താനാളില്ല. ആളിക്കത്തുന്ന തീ തന്റെ നേക്ക് അടുത്തടുത്തു വരുന്നു. അതിനെ കാത്തുനില്ക്കുക. കരഞ്ഞു, നിലവിളിച്ചു, ആരുകേൾക്കാൻ. മരണം കാത്തുകൊണ്ട്, കണ്ടുകൊണ്ട്, അവൾ വെന്തുരുകി. ഈ സമയത്തും കൊള്ളയടിക്കാർ സാധ-

ങ്ങൾ കടത്തുകയായിരുന്നു. ഗ്രാമവാസികളും, പോലീസും മറ്റുദ്യോഗസ്ഥന്മാരും ഇതിലുണ്ടായിരുന്നുവെന്നു പറയപ്പെടുന്നു.

''ഓപ്പൺ അപ്പ് ക്യാപ്റ്റൻ, ഓപ്പൺ അപ്പ്'' എന്നു വിളിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന കോ—പൈലറ്റ് ബോധമറ്റ് മുഖത്തുനിന്നു രക്തമൊലിച്ചുകൊണ്ട് കുറെ ദൂരെ കിടക്കുന്നു. വിമാനം നിലത്തെത്തിയപ്പോൾ പുറത്തു ചാടി രക്ഷപ്പെട്ടു എന്നു കരുതിയ ഖന്ന ചെന്നിടിച്ചത് ഒരു കല്ലിനു മീതെയാണ്. മസ്തിഷ്കം പിളർന്ന അദ്ദേഹം ചിതറി ഒരുഭാഗത്തു കിടക്കുന്നു. വിമാനം വിട്ടപ്പോഴും അദ്ദേഹത്തെ അപകടം പിൻതുടർന്നു.

അങ്ങനെ രക്ഷപ്പെട്ട പതിനേഴുപേർ അങ്ങിങ്ങായി കിടക്കുന്നു. അക്കൂട്ടത്തിൽ ഞാനും പൈലററും നടക്കുന്നു. രക്ഷപ്പെട്ടവരെ എടുത്തു മാററാൻ ചിലർ പാഞ്ഞെത്തി. ഒരു എയർഫോഴ്സ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻ ജനാർദ്ദനനേയും കോ-പൈലററ് റെഡ്ഡിയേയും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കാറിൽ ആസ്പത്രിയിൽ എത്തിച്ചു. മററു രക്ഷപ്പെട്ടവർ സഹായം കാത്തു കിടക്കുന്നു. ഈ സമയത്ത് പലരും രക്ഷപ്പെട്ടവരെ കൊള്ളയടിച്ചു. ഒരുഭാഗത്തു ചിലർ മരിക്കുന്നു. ശവങ്ങൾ കിടക്കുന്നു. ബോധമില്ലാത്ത ചിലർ, സഹായം കിട്ടാത്ത ചിലർ, കരിഞ്ഞു പിടയുന്ന ചിലർ, ഇതിനിടയിൽ വിമാനം പൊട്ടിത്തെറിക്കുന്ന ശബ്ദങ്ങൾ. കൊള്ളയടികൾ. വിശ്വസിക്കാൻ വയ്യ. ഒരു ഭീകരരംഗം പിന്നിട്ടുകൊണ്ട് ഞങ്ങൾ നടത്തം തുടർന്നു. ഞങ്ങളുടെ നടത്തം അവസാനിച്ചത് മുന്നിൽ ഒരു കാർ വന്നു നിന്നപ്പോഴാണ്. യൂണിഫോറം ധരിച്ച ഒരു സർദാർജി ഞങ്ങളെ കാറിൽ കയററി. രണ്ടുനാഴിക ദൂരെയുള്ള സഫ്ദർ ജങ് ആസ്പത്രിക്കു നേരെ തിരിച്ചു. എങ്ങനെ വിമാനത്തിൽനിന്നു നിലത്തെത്തിയെന്നോ, ഏതു വഴി, ഏതു മോഡൽ കാറിൽ ആസ്പത്രിയിലെത്തിയെന്നോ ഇന്നും പറയാൻ വയ്യ. നിമിഷങ്ങൾ മാത്രം നീണ്ടുനിന്നു.

ഈ സമയത്ത് ഫയർ ബ്രിഗേഡ് അപകടസ്ഥലത്തേക്കു കുതിച്ചു. ഇനി എത്ര വെള്ളം വേണമെങ്കിലും

ഉപയോഗിച്ചിട്ടു് എന്തു കാര്യം. എങ്കിലും കുറെ വെള്ളവണ്ടികൾ സ്ഥലത്തെത്തി വെള്ളം പകർന്നു.

അപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ട ഞാൻ മററുള്ളവരെ അന്വേഷിക്കേണ്ടതല്ലേ, രക്ഷപ്പെടുത്താൻ സഹായിക്കേണ്ടതല്ലേ. ബാക്കിയുള്ളവരുടെ കാര്യം അന്വേഷിക്കേണ്ടതല്ലേ എന്നീ സ്വാഭാവികമായി തോന്നേണ്ട കാര്യങ്ങൾ ഒന്നും തോന്നിയില്ല. അടിയേററ താടിക്കു കൈയുംകുത്തി കാറിന്റെ മുൻസീററിലിരുന്നു. കാറിലുള്ള ആ യാത്രയ്ക്കു് ഒരു പ്രത്യേകതയും തോന്നിയില്ല. മനസ്സു് ഉറങ്ങുകയായിരുന്നു.

എന്നാൽ ആസ്പത്രിയിലെത്തിയപ്പോഴാണു് പരിസരബോധം വീണ്ടും ഉണ്ടായതു്. കാഷ്വാലിററിയിൽ ചെന്ന ഉടൻ എന്റെ സ്നേഹിതൻ ശ്രീ വി. യു. ഏറാടിയെ വിളിച്ചു. ഞാൻ എന്തെങ്കിലും പറയുന്നതിനുമുൻപു് എന്നോടു ചോദിച്ചു: ''വരുന്ന വിവരം എന്തേ അറിയിക്കാതിരുന്നതു്? ഞാൻ വിമാനത്താവളത്തിൽ വരുമായിരുന്നല്ലോ.'' അക്ഷമനായ ഞാൻ പറഞ്ഞു: ''ഞങ്ങളുടെ വിമാനം തകർന്നു. ഞാൻ ആസ്പത്രിയിൽനിന്നാണു വിളിക്കുന്നതു്. ജനാർദ്ദനൻ എന്റെകൂടെ വിമാനത്തിലുണ്ടായിരുന്നു. ഇവിടെ കാണാനില്ല. എറണാകുളത്തുള്ള ഭാര്യയെ വിളിച്ചു വിവരം പറഞ്ഞു് പരിഭ്രമിക്കേണ്ട എന്നു പറയൂ. എന്നിട്ടു ജനാർദ്ദനനെ അന്വേഷിച്ചു് ഇങ്ങോട്ടു വന്നാൽ മതി. വാർത്താഏജൻസികൾക്കുമുൻപു് എറണാകുളത്തു വിവരം അറിയിക്കണേ!'' ആദ്യം കാര്യത്തിന്റെ ഗൗരവം മുഴുവനും ഏറാടിക്കു പിടികിട്ടിയില്ല. എന്റെ പതറിച്ചയില്ലാത്ത സ്വരമായിരുന്നിരിക്കാം അതിനു കാരണം. അതോ തമാശ പറഞ്ഞതാകുമോ, എന്നോ മറേറാ കരുതിയിട്ടാകുമോ? അദ്ദേഹത്തിനു കാര്യത്തിന്റെ ഗൗരവം പെട്ടെന്നു മനസ്സിലായി. ഉടൻതന്നെ എറണാകുളത്തു വിവരമെത്തിച്ചു.

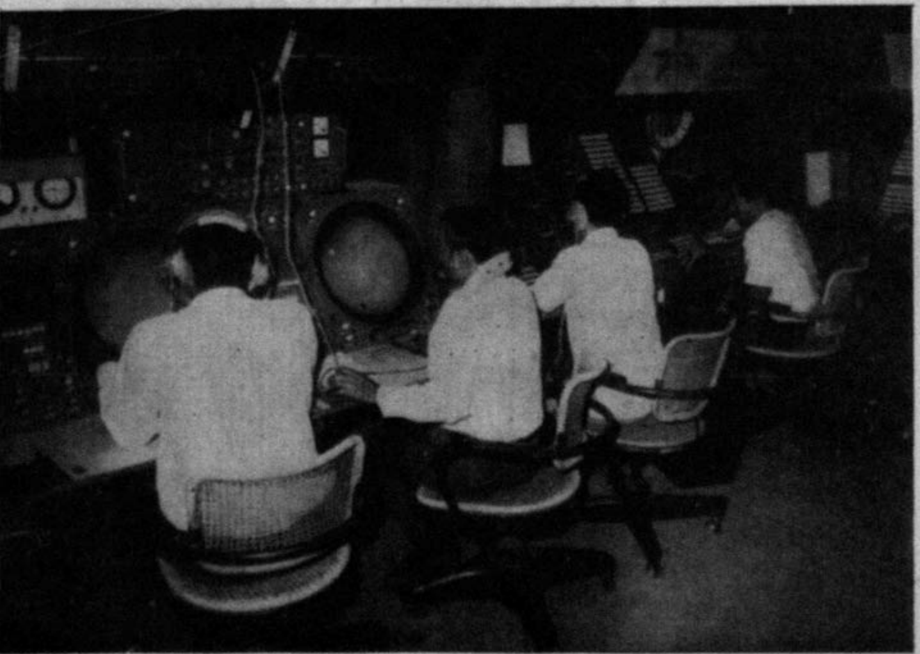
എനിക്കു് അക്ഷമ കൂടി. ഈ വിവരം എത്തേണ്ടിടത്തൊക്കെ എത്തിക്കണം. ടെലഫോൺ ഡയറക്ടറിയുടെ ആവശ്യമുണ്ടായിരുന്നില്ല. അപകടത്തിനു് എനിക്ക

വേണ്ട നമ്പറുകൾ മറപ്പിക്കാൻ സാധിച്ചില്ല എന്നു തോന്നി പിന്നീട്. ഉടനെ സഹപ്രവർത്തകനായ എ. എൻ. പ്രഭുവിനെ വിളിച്ചു വാർത്ത കൊടുത്തു: ''വിമാനം തകർന്നു. കുമാരമംഗലം ഉണ്ടായിരുന്നു. ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ടു. ആശുപത്രിയിലാണ്. സാരമായ പരിക്കുകളില്ല. വിവരം ഉടൻ ന്യൂസ് എഡിറ്റർ മിസ്റ്റർ ബാലചന്ദ്രനെ വിളിച്ചു പറയണം. സമയം പതിനൊന്നായി. കാലത്തെ എഡിഷനിൽ ഇതെത്തണം. പിന്നീട് പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ സെക്രട്ടേറിയറ്റിൽ ഡയറക്ടറായ (അദ്ദേഹം കുമാരമംഗലത്തിന്റെ അടുത്ത ആളുമായിരുന്നു) മിസ്റ്റർ ശങ്കരനാരായണനെ വിളിച്ചു. ഉത്തരമില്ല. എന്റെ അയൽവാസിയും സ്നേഹിതനുമായ മിസ്റ്റർ ടി. ടി. വർഗ്ഗീസിനോടു വിവരം പറഞ്ഞ് ശങ്കരനാരായണനെ അറിയിക്കാൻ പറഞ്ഞു. യു. എൻ. ഐ. ഡെപ്യൂട്ടി ജനറൽ മാനേജർ മിസ്റ്റർ വി. പി. രാമചന്ദ്രനെ വിളിച്ചു. അപ്പോഴേക്കും ഡോക്ടർ വന്ന് എന്നെ വിലക്കി. കാര്യമെന്താണ്? എന്റെ ജോലി കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. തിരിഞ്ഞുനോക്കിയപ്പോൾ ശ്രീമതി ജയലക്ഷ്മി എം. പി.യുണ്ട് സ്ട്രെച്ചറിൽ കിടക്കുന്നു. അവരോടു ചോദിച്ചു: ''ആരോടെങ്കിലും വിളിച്ചു പറയണോ?'' മറുപടിയില്ല. വീണ്ടും ചോദിച്ചു. ഫലമില്ല. അവർ സ്തബ്ധയാണ്.

കാഷ്വാലിറ്റിയിൽനിന്ന് എമർജൻസി വാർഡിലേക്ക് എത്തിയപ്പോൾ സംഭവങ്ങൾ ഓരോന്നായി എന്റെ മുന്നിലൂടെ കടന്നുപോകുകയാണ്. മറക്കാനാവാത്ത ഒരു ഘോഷയാത്ര. മദിരാശി വിമാനത്താവളത്തിന്റെ, യാത്രയുടെ, എയർഹോസ്റ്റസ്സിന്റെ, അപകടത്തിന്റെ, ക്യാപ്റ്റന്റെക്കൂടെയുള്ള നടത്തത്തിന്റെ, സർദാർജിയുടെ ജയലക്ഷ്മിയുടെ. അപ്പോൾ ഒരു മോഹമുണ്ടായിരുന്നു, ആ അപകടസ്ഥലം ഒന്നു കാണാൻ. അതു് എങ്ങനെ സാധിക്കാനാണ്? ആ അഭ്യർത്ഥന ആരു കേൾക്കാനാണ്? അതാലോചിക്കുമ്പോഴേക്കും തുടങ്ങി ജനപ്രവാഹം—സുഹൃത്തുക്കളുടെ, സഹപ്രവർത്തകരുടെ, അഭ്യുദയകാംക്ഷികളുടെ, ജിജ്ഞാസുക്കളുടെ.



ബോയിങ്ങ് 737 യാത്രയ്ക്കു തയ്യാറാകുന്നു



പാലം വിമാനത്താവളത്തിലെ കൺട്രോൾ സെൻറർ



വിമാനത്തകർച്ച—ഒരു ദൃശ്യം



വിമാനത്തകർച്ച—മറ്റൊരു ദൃശ്യം



– തകർന്ന വിമാനത്തിന്റെ അവശിഷ്ടങ്ങൾ



തിരിച്ചറിയപ്പെടാൻവയ്യാത്ത മൃതശരീരങ്ങൾ സമൂഹശവസംസ്കാരത്തിനു വെച്ചിരിക്കുന്നു



പൈലററ് ക്യാപ്ററൻ ജി. പി. ബി. നായർ ആശുപത്രിയിൽ



അല്പം പരിക്കുകളോടെ രക്ഷപ്പെട്ട ഗ്രന്ഥകാരൻ ആശുപത്രിയിൽ

അപകടത്തെ തോല്പിച്ച എന്ന മട്ടിൽ ഞാൻ അവിടെ കിടന്നു. ക്ഷീണമുണ്ടായിരുന്നെങ്കിലും മേലാസകലമുള്ള വേദന അറിഞ്ഞില്ല. വരുന്നവരോടെല്ലാം പലരെയും പിടികൂടിയ, പക്ഷേ, എന്നെ ഒഴിഞ്ഞുമാറിയ, അപകടത്തിന്റെ കഥ പറഞ്ഞുതുടങ്ങി. ആദ്യത്തെ ദൃക്സാക്ഷിവിവരണം. ഇതെല്ലാം എനിക്കുതന്നെ ആദ്യം പറയാൻ സാധിച്ചല്ലോ എന്ന സമാധാനമായിരിക്കും അപ്പോഴും വേദനകൾ ഒന്നും അറിയാൻ ഇടയാവാഞ്ഞതു്.

5. ആകാശത്തിലെപ്പോലെ ഭൂമിയിലും

വാർത്താവിതരണമെന്ന കല്ലുവടത്തിന്റെ നിഷ്ഠുരതയെക്കുറിച്ച് ഓർത്തുപോവുകയാണ്: ഒരു ജറ്റുവിമാനം തകരുക, അതിൽനിന്നു പറയത്തക്ക യാതൊരു മുറിവുകളും ചതവുകളും കൂടാതെ രക്ഷപ്പെടുക—വിഭാവനം ചെയ്യാൻകൂടി വയ്യാത്ത ഒരു സ്ഥിതിവിശേഷം. ഒരു പത്രപ്രവർത്തകനു കിട്ടുന്ന അപൂർവമായ ഒരു അവസരം. അസൂയാവഹമായ ഒരു നേട്ടം.

പിറ്റേന്ന് ഈ വാർത്തയ്ക്കായിരുന്നു പ്രാധാന്യം. രാഷ്ട്രീയമായും പ്രാധാന്യമുള്ള ഒരു വിമാനാപകടം. എന്നെ ഒഴിവാക്കിയെങ്കിലും മറ്റു പലരെയും അപകടം കീഴടക്കി. പ്രഗത്ഭനായ കേന്ദ്രമന്ത്രി മോഹൻ കുമാരമംഗലം, എം. പി. മാർ, അംബാസഡർ, സാമൂഹ്യപ്രവർത്തകർ, ഉയർന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ അങ്ങനെ നാല്പത്തിയെട്ടു പേർ—പലരും തിരിച്ചറിയാൻ പറ്റാത്തവിധം—അപകടത്തിന്നിരയായിത്തീർന്നു. അവരുടെ ദാരുണമായ മരണവാർത്തയോടൊപ്പംതന്നെ ഞാൻ അത്ഭുതകരമാംവണ്ണം രക്ഷപ്പെട്ട കാര്യവും എന്റെ ദൃക്സാക്ഷിവിവരണവും വേണ്ടത്ര പ്രാധാന്യത്തോടെ എല്ലാ വിനിമയോപാധികളും കൈകാര്യംചെയ്തു. എന്റെ പേർവെച്ചു കൊടുക്കേണ്ട വാർത്തയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ ഞാൻതന്നെ വിഷയമായിരിക്കുന്നു. റിപ്പോർട്ടുചെയ്യുന്നതു വേറെ ലേഖകനും. കുറച്ചു പേർകൂടി രക്ഷപ്പെട്ടുവെങ്കിലും പലർക്കും ആ സമയത്തു ബോധമില്ലാതിരുന്നതിനാലും, പലരും ഷോക്കുകാരണം അമ്പരന്നിരുന്നതിനാലും എനിക്കുതന്നെ പലർക്കും വിവരം നല്കാൻ അവസരവും കിട്ടി.

വാസ്തവം പറയട്ടെ, പിന്നീട് അപകടത്തിന്റെ പിറ്റേദിവസത്തെ പത്രങ്ങൾ കണ്ടപ്പോൾ തോന്നി, എന്നിലുള്ള 'ഞാൻ' അപകടത്തെക്കാളും വമ്പനാണെന്ന്. സാധാരണ മത്സരബോധത്തോടുകൂടി നോക്കുന്ന

മററു പത്രങ്ങൾകൂടി അനുഭാവത്തോടെയും സ്നേഹത്തോടെയും പത്രാധിപക്കുറിപ്പുകൾ എഴുതി. അമേരിക്കയിൽനിന്നു പിറേറന്നു രാവിലെ മൂത്ത സഹോദരൻ വിളിച്ചപ്പോഴാണു് വാർത്തയ്ക്കും എന്റെ ദൃക്സാക്ഷിവിവരണത്തിനും അന്തർരാഷ്ട്രീയപ്രസിദ്ധികൂടി കിട്ടി എന്നു മനസ്സിലാകുന്നതു്. വാർത്ത, വാർത്ത, വാർത്ത!

എന്നെ ഈ അപകടത്തിൽനിന്നു് ഏതു ശക്തിയാണു്, ആരാണു്, രക്ഷിച്ചതു് എന്നതിനെക്കുറിച്ചു പല സംസാരങ്ങളും ഉണ്ടായി. അത്ഭുതകരമാംവിധം, അവിശ്വസനീയമാംവണ്ണം, അതും ഒരു പത്രപ്രവർത്തകൻ രക്ഷപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. പിറേറന്നു കിട്ടിയ ഒരു കമ്പി—അതു പ്രായം കൂടിയ ഒരു സ്നേഹിതയുടേതായിരുന്നു—എനിക്കു വളരെ ഇഷ്ടപ്പെട്ടു. ''നിങ്ങൾ അത്ഭുതകരമായവിധത്തിൽ രക്ഷപ്പെട്ടതു് എന്നെ നടുക്കുന്നു.''* പരിഭ്രമത്തിൽ അടിച്ച കമ്പിയിൽ വന്ന തെററു് ആ സമയത്തു് ഒന്നു നല്ലപോലെ ചിരിക്കാൻ സഹായിച്ചു.

'ഈശ്വരൻ സ്വന്തം ലേഖകനെ രക്ഷപ്പെടുത്തി' എന്നു മറെറാരു സുഹൃത്തു് എഴുതി. പുതിയ 'ഈശ്വരാവതാരങ്ങളെക്കുറിച്ചു ഞാൻ എഴുതിയ ഒരു പുസ്തകത്തിന്റെ പേരു് ഉള്ളിൽവെച്ചു് എഴുതിയതായിരുന്നു അതു്. പക്ഷേ, എന്നെ രക്ഷപ്പെടുത്തിയ, അല്ലെങ്കിൽ അപകടത്തെ തോല്പിച്ച ഈശ്വരൻ ആരായിരുന്നു എന്ന കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോഴും കാര്യമായ അഭിപ്രായവ്യത്യാസമുണ്ടു്. ഗുരുവായൂരപ്പനാണു്. അയ്യപ്പനല്ലാതെ മററാരുമല്ല, ഇതിനു മുൻപേ വിമാനാപകടങ്ങൾകൂടി ഒഴിവാക്കി പരിചയമുള്ള സത്യസായിബാബതന്നെയാണു് എന്നിങ്ങനെ പോകുന്നു ആ അഭിപ്രായഗതികൾ. എങ്കിലും എല്ലാവരും ദൈവത്തെ സ്തുതിച്ചു, വാഴ്ത്തി. ഞാൻ യാത്രയുടെ രണ്ടു ദിവസം മുൻപു ഗുരുവായൂർ പോയിരുന്നു എന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ ചിലർ പറഞ്ഞു: ''ഇനി രക്ഷപ്പെട്ടതു് എന്താണെന്നു ചോദിക്കാനുണ്ടോ?'' സത്യസായി ബാബയാ

* I was shocked to learn about your miraculous escape.

ണ രക്ഷപ്പെട്ടത്തിയതു് എന്നു് ഇനിയെങ്കിലും മനസ്സിലാക്കാമോ എന്നു് ഒരു ബാബാഭക്തൻ ആവേശത്തോടെ എഴുതിച്ചോദിച്ചു. ബാബയും ഞാനുമായുള്ള ബന്ധം പരിഗണിച്ചു്—ഞാൻ ബാബയെക്കുറിച്ചു് എഴുതിയ ലേഖനങ്ങൾ ആരാധകക്കു് ഇഷ്ടപ്പെട്ടിരുന്നില്ല—നോക്കുമ്പോൾ എന്താണു ഭക്തൻ ഇങ്ങനെ എഴുതിയതെന്നു് അറിയാൻ ഔത്സുക്യമുണ്ടായി. മറുപടി ഉടനെ കിട്ടി: ''ബാബ നിങ്ങൾക്കു് ഒരു ജന്മംകൂടി നല്കിയിരിക്കുന്നു. ഈ പുതിയ ജന്മം അദ്ദേഹത്തെക്കുറിച്ചു നല്ല ലേഖനം എഴുതാനാണു്. അതു് ഇനിയെങ്കിലും മനസ്സിലാക്കുക.'' ഞാനെന്തു ചെയ്യും? ലേഖനമെഴുതിയിട്ടില്ല ഇതുവരെ. രണ്ടാംജന്മംകൊണ്ടു് ബാബ ആശിച്ച ഫലമുണ്ടാവില്ല. അപ്പോഴേക്കും കമ്മ്യൂണിസ്റ്റുകാരനായ ഒരു സുഹൃത്തു് എഴുതി, രക്ഷപ്പെട്ടതു ശരിതന്നെ. ഇനി ദൈവമാണു്, വിധിയാണു് എന്നൊന്നും പറയരുതു്. 'നിങ്ങളുടെ സീററിൽ അന്നിരുന്ന ആരും രക്ഷപ്പെടുമായിരുന്നു' എന്നു് ഒരു ന്യായവും എഴുതിയിരുന്നു അക്കൂട്ടത്തിൽ.

ആ താക്കീതു വായിച്ചുനോക്കുമ്പോഴേക്കും മറെറാരു കത്തു്: ''എല്ലാ സർട്ടിഫിക്കററും വിധിക്കു കൊടുക്കരുതു്. വിധിക്കു് ഇതുമായി യാതൊരു ബന്ധവുമില്ല. എന്നു നിങ്ങൾ ഉടനെ നിങ്ങളുടെ പേരുവെച്ചു പത്രത്തിലെഴുതണം'' എത്ര ബാബാഭക്തന്മാർ, ഈശ്വരവിശ്വാസികൾ മരിച്ചു, എന്നു വീണ്ടും ഓർത്തു.

ഇവരെയും ഈശ്വരന്മാരെയും തോല്പിച്ചുകൊണ്ടു് എന്റെ ആപ്പീസിൽനിന്നു് ഒരു അഭിപ്രായപ്രകടനം ഉണ്ടായി. ''ഇതു നിങ്ങളുടെ യോഗംകൊണ്ടല്ല. ഭാര്യയുടെ ജാതകഫലമാണു്, (ഞാൻ ഇപ്പോഴും മരിച്ചിട്ടില്ലാത്തതാണോ, അതോ അപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ടതോ എന്നു വ്യക്തമായില്ല) ഈ സമയത്തു നല്ല നിഗമനങ്ങളിലേ എത്താൻ പാടുള്ളൂ. ഭാര്യയുടെ ജാതകമല്ലേ എന്നു കരുതി ആ കത്തിടപാടു തുടർന്നില്ല.

പലക്കും ചോദിക്കാനുള്ള ഒരു ചോദ്യം, നിങ്ങൾ എവിടെയാണു് ഇരുന്നിരുന്നതു് എന്നാണു്. പിൻഭാഗ

ത്തു രണ്ടാമത്തെ നിരയിലായിരുന്നു. ഉത്തരം കേട്ടവർ ഉടൻ നിഗമനത്തിലെത്തും, 'അതാണു രക്ഷപ്പെട്ടതു്'' എന്നു്. പലരോടും പറയേണ്ടിവന്നു. എന്റെ മുന്നിലും പിന്നിലും വലത്തുഭാഗത്തും ഉണ്ടായിരുന്ന നിരീശ്വരരും, ഭക്തന്മാരും, ഇന്ത്യാക്കാരും, വിദേശികളും, സ്ത്രീകളും പുരുഷന്മാരുമായ എല്ലാവരും മൃതിയടഞ്ഞുവെന്നു്. ഇരിക്കുന്ന സീറ്റും രക്ഷപ്പെടലുമായി ഒരു ബന്ധം കാണാൻ എനിക്കു സാധിച്ചില്ല. രക്ഷപ്പെട്ടവർ പലയിടത്തും ഇരുന്നിരുന്നവരായിരുന്നു.

അപകടത്തിന്റെ പിറേറന്നു രാവിലെ കാണാൻ വന്ന ആരെയും തിരിച്ചറിയാൻ ഒരു വിഷമവുമുണ്ടായില്ല. കൂട്ടത്തിലൊരാൾ അപരിചിതനായി തോന്നി. ''സാറിനു സുഖമാണോ? ഒരു കത്തു കൊണ്ടുവന്നിട്ടുണ്ടു്. തന്നേക്കട്ടെ?'' കത്തു വാങ്ങി വായിച്ചുനോക്കി. ഒരു ജോലിക്കു ശുപാർശചെയ്യാൻ വേണ്ടിയുള്ള ശുപാർശയാണു്. ''ആശുപത്രി വിടട്ടെ, എന്നിട്ടാവാം,'' എന്നു പറഞ്ഞു. അയാൾ വിട്ടില്ല.

''നമ്മുടെ രാമചന്ദ്രനോടോ വിശ്വനാഥനോടോ പറഞ്ഞാൽ അതു ശരിയാകും.''

''പറയാം, പക്ഷേ, ഇവിടെനിന്നു പററില്ലല്ലോ!''

''അല്ല, അവരൊക്കെ സാറിനെ കാണാൻ ഉടൻ വരാതിരിക്കില്ല.''

അയാൾ ജോലി കിട്ടാതെ അനുഭവിക്കുന്ന കഷ്ടപ്പാടു് എന്റെ അപ്പോഴത്തെ നിലയേക്കാളും ദയനീയമായിരുന്നിരിക്കണം എന്നു സമാശ്വസിച്ചു. അല്ലെങ്കിൽ ആ അവസ്ഥയിൽ ഞാൻ പറഞ്ഞാൽ ഗുണമുണ്ടാകുമെന്ന വിശ്വാസംകൊണ്ടാവാം.

ആസ്പത്രിയിൽ രാത്രി ഒരു ടെലഫോൺകാൾ വന്നു. മദിരാശിയിൽനിന്നു മനസ്സുലാത്തായിരുന്നു. ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ട എന്നു കേട്ടപ്പോൾ ഞാൻ കൈയിൽ കൊണ്ടുവന്ന ചില കടലാസുകൾ രക്ഷപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടോ എന്നുംകൂടി അന്വേഷിച്ചു. രക്ഷപ്പെട്ട കൗരദിവസം കഴി

ഞ്ഞിട്ടും മാതൃഭൂമിയിൽനിന്നു യാതൊരു കത്തും കിട്ടിയില്ല. എന്താണിതിന്നു കാരണം എന്നു് ആലോചിക്കാഞ്ഞില്ല. പിന്നീടാണു മനസ്സിലായതു് ലീവ് റദ്ദാക്കി, എന്നെ നിർബന്ധിച്ചു മടക്കിയയച്ചു വിമ്മിഷ്ടമായിരുന്നു അതിന്നു കാരണം എന്നു്. അങ്ങനെ അവക്കു വിഷമിക്കേണ്ടതില്ല. ഇവിടെയൊക്കെയാണു് വിധിയെ രക്ഷപ്രാപിക്കേണ്ടതു്. അപകടവും എന്റെ യാത്രയും കൈ ഒരു പച്ചിലയും കത്രികയുംപോലെയാണെന്നല്ലാതെ എന്തു പറയാൻ!

ഗവണ്മെൻറാസ്പത്രിയായിരുന്നെങ്കിലും നല്ല ആതിഥ്യമര്യാദയോടെയാണു ഞങ്ങളെ സ്വീകരിച്ചതു്. നല്ല ചികിത്സ, മനുഷ്യസ്നേഹത്തോടെയുള്ള പെരുമാററം, വ്യക്തിപരമായ അന്വേഷണം എന്നിവയെല്ലാം ഉണ്ടായിരുന്നു. ഇതിൽനിന്നു മുതലെടുത്തവരും ഉണ്ടായിരുന്നു. പൈലററ് ക്യാപ്ററൻ നായർ എന്റെ അടുത്ത കിടക്കയിലായിരുന്നു. ''സർ, വാച്ചിൽ ചെളി പററിയിരിക്കുന്നു. അതു കഴുകിത്തരാ''മെന്നു പറഞ്ഞു വാച്ചഴിച്ചു സ്ഥലം വിട്ട സുഹൃത്തു് ഇനിയും മടങ്ങിയെത്തിയിട്ടില്ല.

ആസ്പത്രി വിട്ട കുറച്ചുദിവസം കഴിഞ്ഞു് ഒരു പരിചയക്കാരൻ മലയാളിയെ കണ്ടു. അയാൾ ആസ്പത്രിയിലും പിന്നീടു വീട്ടിലും കിടക്കുമ്പോൾ അന്വേഷിച്ചില്ല എന്നു മാത്രമല്ല, ഇപ്പോൾ കണ്ടപ്പോൾ കണ്ട ഭാവംപോലും നടിച്ചതുമില്ല. 'എന്തിനു നിങ്ങളൊക്കെ രക്ഷപ്പെട്ടു!' എന്നൊരു മുഖഭാവം. അദ്ദേഹം സ്ഥലത്തെ ഒരു ദിവ്യനും ഭക്തനുമായിരുന്നു. പിന്നീടു് അയാൾ എന്റെ ഒരു സ്നേഹിതനോടു്, ബാബയെക്കുറിച്ചു ഞാൻ എഴുതിയതിനെപ്പററി വിമർശിച്ചു. അന്നുതന്നെ ഇരുപതുപേക്കു കോപ്പി അയയ്ക്കാനാവശ്യപ്പെട്ട ബാബയുടെ ഒരു പ്രമാണപത്രവും കിട്ടി. എന്റെ പുസ്തകഷാപ്പുകാരൻ കാണാൻ വരുന്നതു് സായിബാബയുടെ ജീവചരിത്രവുമായിട്ടാണു്. കൂട്ടത്തിൽ ഹരേകൃഷ്ണഗുരുവിനെക്കുറിച്ചു് ഒരു പുസ്തകവുമുണ്ടായിരുന്നു. അവ വായിച്ചു മനശ്ശാന്തി കിട്ടട്ടെ എന്നു കരുതിയായിരിക്കും.

വിമാനാപകടം കഴിഞ്ഞപ്പോഠ ഒരു പ്രതിക്കൂട്ടിൽ കയറിയമട്ടാണ്. എല്ലാവക്കും ചോദ്യം ചോദിക്കണം. പ്രത്യേകം പ്രത്യേകം ഉത്തരങ്ങഠ നല്കണം. യാത്രാസമയത്തു് എന്താണ ശകനം കണ്ടതു്, ആരുടെ ഒപ്പമാണ സഞ്ചരിച്ചിരുന്നതു്, എവിടെയാണിരുന്നിരുന്നതു്, വൈമാനികൻ മദ്യപിച്ചിരുന്നുവോ എന്നിങ്ങനെയുള്ള ചോദ്യധാര. വിമാനാപകടത്തിൽപെട്ടതുകൊണ്ടു് കോടതി കയറേണ്ടതായും വന്നു. കോടതിക്കും വക്കീലന്മാക്കും മേൽപ്പറഞ്ഞപോലെ പല ചോദ്യങ്ങളും ചോദിക്കാനുണ്ടായിരുന്നു. ''വിമാനം പെട്ടെന്നു മേല്പോട്ടു തെറിച്ചു എന്നു നിങ്ങഠ പറയുമ്പോഠ വാസ്തവത്തിൽ അതു് അതിവേഗത്തിൽ താഴോട്ടു വരികയായിരുന്നില്ലേ. നിങ്ങളുടെ തോന്നൽ മാത്രമല്ലേ അതു്?'' എന്നു് അവരവരുടെ ശാസ്ത്രീയബുദ്ധി ഉപയോഗിച്ചു് വക്കീലും ജഡ്ജിയും ചോദിച്ചു: ''എനിക്കു തോന്നിയതു് അങ്ങനെയാണു്.'' എന്നു മറുപടിയും പറഞ്ഞു. ''അതു മേല്പോട്ടു തെറിച്ചു എന്നു തോന്നിയതു ശരിയല്ല. വേഗത്തിൽ കീഴ്പോട്ടു പോകുമ്പോഠ മേല്പോട്ടു പോകുന്നപോലെ തോന്നും'' എന്നു പറഞ്ഞു വക്കീൽ വാദം തുടൻ. ആ വക്കീൽ കേസിൽ തോററു.

അപകടഹേതു കണ്ടുപിടിക്കാനുള്ള ശ്രമത്തിൽ വ്യാപൃതരായിരുന്നു പലരും. ഗവണ്മെൻറ് അന്വേഷണക്കമ്മീഷനെ നിയമിച്ചു. അവരുടെ നിഗമനങ്ങഠക്കുമുൻപ് ഉത്തരംകാണാൻ ചിലർ ഒരുങ്ങി. ഏവിയേഷൻകാര്യങ്ങഠ പ്രത്യേകം റിപ്പോർട്ടുചെയ്യുന്ന പത്രപ്രവത്തകർ ഇക്കാര്യത്തിൽ മുന്നിലുണ്ടായിരുന്നു. അവർ പല കാരണങ്ങളും സ്വയം കണ്ടെത്തി. ഇതൊരു 'അട്ടിമറിയായിരിക്കുമെന്നു' പോലീസ് ശങ്കിച്ചു. മദിരാശിയിലുള്ള അവരിൽ ചിലർ അപകടംപററിയ രാത്രിതന്നെ എന്റെ സ്നേഹിതൻ മിസ്റ്റർ ആർ. എസ്. പ്രഭുവിനെ വിളിച്ചു് ക്രോസ്സു്വിസ്താരം ഫോണിൽക്കൂടെ തുടങ്ങി: ''നിങ്ങഠ മാധവൻകുട്ടിയെ എത്രകാലമായി അറിയും? എപ്പോഠ അയാഠ മദിരാശിയിൽ വന്നു? എപ്പോഠ പോയി? പോ

കമ്പോൾ പെട്ടിയിൽ എന്തൊക്കെയുണ്ടായിരുന്നു?'' ഇത്യാദി വെറും സാധാരണവും നിസ്സാരവും ബുദ്ധിശൂന്യവുമായ ചോദ്യങ്ങൾ. ആദ്യം അല്പം പരിഭ്രമിച്ചുവെങ്കിലും പ്രഭു മനോധൈര്യം വീണ്ടെടുത്തു് ഒരു ചെറുപ്രസംഗം നടത്തി. അതിന്റെ രത്നച്ചുരുക്കം: ഞാൻ കുറേക്കാലമായി ദൽഹിയിലെ മാതൃഭൂമിലേഖകനാണെന്നും, പ്രധാനമന്ത്രിയുടെകൂടെ നാട്ടിൽ മാതൃഭൂമി സുവർണ്ണജൂബിലിക്കു വന്നു മടങ്ങിപ്പോകുകയായിരുന്നുവെന്നും മററും പറഞ്ഞപ്പോൾ പോലീസ് ആ യജ്ഞം തുടർന്നില്ല. എന്നെ പ്രതിയാക്കാൻ പോലീസ് ഈ വിഫലശ്രമം നടത്തുമ്പോൾ ഞാൻ ആസ്പത്രിയിൽ എമർജൻസിവാർഡിൽ ഒന്നുമറിയാതെ കിടക്കുകയായിരുന്നു.

പത്രലേഖകർ കണ്ടുപിടിച്ച വ്യാഴാഴ്ചയായതുകൊണ്ടാണു് അപകടമുണ്ടായതെന്നു്. അതു സമർത്ഥിക്കാൻ വേണ്ടി പറഞ്ഞു: ''ഇതിനു മുൻപുണ്ടായ രണ്ടപകടങ്ങളും വ്യാഴാഴ്ചയായിരുന്നു.'' ഗവേഷണബുദ്ധിയുള്ള മററൊരു പത്രപ്രവർത്തകൻ എഴുതി: ''അപകടം പററിയ സ്ഥലത്തു് ഒരു ഫക്കീറിന്റെ ശവകുടീരമുണ്ടു''ന്നും ''പ്രത്യേകം ചില വ്യാഴാഴ്ചകളിൽ ഫക്കീർ പ്രാർത്ഥനയ്ക്കുവേണ്ടി ഉയിർത്തെഴുന്നേല്ക്കാറുണ്ടു''ന്നും, ''ആ സമയത്തു വിമാനം അതിന്റെ മീതെ പറന്നാൽ തകരുമെ''ന്നും. ശാസ്ത്രീയബുദ്ധിയുള്ള മററുചിലർക്കു പറയാനുണ്ടായിരുന്നതു്, ''ആ ഭാഗത്തുള്ള ഒരു ഹൈടെൻഷൻവയർ അവിടെ ഒരു കാന്തവലയം സൃഷ്ടിച്ചിരുന്നു''വെന്നും ''അതിന്റെ അടുത്തുകൂടി പറക്കുന്ന വിമാനത്തെ ആ വലയത്തിന്റെ ചുഴിയിൽപെടുത്തുന്നു''വെന്നുമാണു്. ഹോസ്റ്റസ്സിനെ മടിയിലിരുത്തി പൈലററ് വിമാനം പറപ്പിച്ചിരുന്നുവെന്നും, പൈലററ് മദ്യപിച്ചിരുന്നുവെന്നുമുള്ള കാരണങ്ങളും പിന്നീടു കേൾക്കുകയുണ്ടായി. എന്തിനു പറയുന്നു എല്ലാവരും പുതിയ പുതിയ അപകടകാരണങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുന്നതിൽ വ്യാപൃതരായി. ഇതൊക്കെ കേട്ട എന്റെ സുഹൃത്തിനു് നർമ്മബോധമുണ്ടായി, ''അവരോടൊക്കെ പറയണം, എയർഹോസ്റ്റസ്സ്''പുറത്തായ'തുകൊണ്ടാണു് അപ

കടം പററിയതു്. ആ സമയത്തു് അവർ വിമാനത്തിൽ പരിചരിക്കരുതു്.''

അങ്ങനെയിരിക്കെ പിറേറന്നു രാവിലെ പ്രായംചെന്ന ഒരു സ്ത്രീ കുറെ പ്രസാദം കൊണ്ടുവന്നുതന്നു. ഒന്നും ചോദിച്ചതുമില്ല പറഞ്ഞതുമില്ല. ''ആരായാലും നിങ്ങളെ രക്ഷിച്ച ശക്തിക്കു നന്ദി'' എന്ന സമീപനമാണവരുടേതു്. പിന്നീടു കുറെ ഗ്രാമീണർ വന്നു, വലിയ തലക്കെട്ടും കടുക്കനുമായിട്ടു്. രക്ഷപ്പെട്ടവരെ കാണുന്നതു ഭാഗ്യമായി അവർ കരുതി. പലരും പ്രദർശനവസ്തുക്കളെ കാണാൻ പോകുന്നപോലെ ഞങ്ങളുടെ അടുത്തുകൂടെ നീങ്ങി. സുന്ദരികളായ ആറു് എയർഹോസ്റ്റസ്സുകൾ വന്നു് സുഖാന്വേഷണം നടത്തി. പറക്കൽ തൊഴിലാക്കിയിരിക്കുന്ന അവരുടെ മൂന്നു സഹപ്രവർത്തകർ ഈ അപകടത്തിൽ മരിച്ചു.

കുറെ പ്രസിദ്ധി കിട്ടി. പറയത്തക്ക മുറിവുകളുമുണ്ടായില്ല. 'ഒരു വിമാനാപകടത്തിൽപ്പെട്ടാൽ ഇതാണനുഭവമെങ്കിൽ മോശമല്ലല്ലോ കാര്യം' എന്നു തോന്നുന്ന ചിലർ നമ്മുടെ കൂട്ടത്തിലില്ലേ എന്നെനിക്കു പലപ്പോഴും തോന്നിയിട്ടുണ്ടു്. എന്നോടു പൊതുവേ പലരും കാണിക്കുന്ന സഹതാപവും രക്ഷപ്പെട്ടതുകൊണ്ടു തരുന്ന പ്രാധാന്യവും ചിലരെ വിഷമിപ്പിച്ചിട്ടില്ലേ എന്നും തോന്നിയിട്ടുണ്ടു്. അതുകാരണം അവർ എന്നെക്കുറിച്ചു കഥകൾ ചമയ്ക്കുന്ന തൊഴിലിൽ ഏർപ്പെട്ടു എന്നു് എനിക്കു് വിചാരിക്കാൻ ന്യായമുണ്ടു്. ''അപകടത്തിൽ ഒരു വസ്തുവും പററിയില്ല. പക്ഷേ, സുഖമല്ലേ. ഇരുപതിനായിരം ഉറുപ്പിക നഷ്ടപരിഹാരം കിട്ടി'' എന്നു് ഒരുകൂട്ടർ പറഞ്ഞുപരത്തി. അതായിരുന്നു ഇതിലെ ഒരു പ്രധാനകഥ. ''ആസ്പത്രിയിൽനിന്നു് എന്നെ എന്തുകൊണ്ടു് ആദ്യം വിളിച്ചില്ല. എന്നാൽ എനിക്കു പ്രധാനമന്ത്രിയെ വിവരം ആദ്യം അറിയിക്കാമായിരുന്നു'' എന്നു പറഞ്ഞ ഒരു രാഷ്ട്രീയക്കാരനുമുണ്ടു് ഇക്കൂട്ടത്തിൽ.

അപകടത്തിൽ നഷ്ടപ്പെട്ട സാധനങ്ങൾക്കു കിലോവിന്നു നൂററിയിരുപത്തിയഞ്ചു രൂപ എന്ന കണക്കിൽ

ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസ് നഷ്ടപരിഹാരമായി നല്കും. എന്റെ പെട്ടിയിൽ രണ്ടുകിലോ കായ് വറുത്തതാണ് ഉണ്ടായിരുന്നതു്. പതിനഞ്ചുറുപ്പിക നഷ്ടപരിഹാരം കണക്കാക്കേണ്ട അതിന് എനിക്ക് ഇരുനൂററിയമ്പതു രൂപ കിട്ടി എന്നതു ശരിതന്നെ. തൂക്കം കുറവുള്ള വില പിടിച്ച മററു പല സാധനങ്ങളും പെട്ടിയിലുണ്ടായിരുന്നതും കണക്കിലെടുക്കണമല്ലോ. നാലു പ്ലേബോയ് മാസികകൾക്ക് എന്തു നഷ്ടപരിഹാരം നല്കാനാവും. വഴിക്കു വെച്ച് ജനാർദ്ദനൻ അവ ഒന്നു മറിച്ചുനോക്കാൻവേണ്ടി ചോദിച്ചു. വല്ലവരും കാണും, ദൽഹിയിൽ ചെന്നു വിസ്തരിച്ചു കാണാമെന്നു പറഞ്ഞു. ഞാനും ജനാർദ്ദനനും ബാക്കിയായി. ഈ അപകടം വലിയ അംഗീകാരം കിട്ടാൻ ചിലരെ സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഞങ്ങളെ ചികിത്സിച്ച ഡോക്ടർ ഗുപ്തയ്ക്കു് പത്മഭൂഷൺ. അദ്ദേഹം സർവഥാ അതർഹിക്കുന്നു. വേണ്ടത്ര ജാഗ്രതയോടെ അപകടത്തിൽപ്പെട്ടവരെ ആസ്പത്രിയിൽ പ്രവേശിപ്പിച്ചു പ്രഥമശുശ്രൂഷ നടത്തിയ അദ്ദേഹം വലിയ ഒരു മനുഷ്യസ്നേഹികൂടെയാണ്. പിന്നീട് അവാർഡ് കിട്ടിയതു് ഫ്ളൈററ് ലെഫ്ടനൻറ് അനിൽകുമാറിന്നാണ്. അപകടസ്ഥലത്തു ചെന്നു യാത്രക്കാരെ രക്ഷപ്പെടുത്താൻ എടുത്ത മുൻകൈ കാരണം ഗവണ്മെൻറ് 'അതിവിശിഷ്ടസേവാമെഡൽ' അദ്ദേഹത്തിനു നല്കി. അന്വേഷണക്കമ്മീഷൻ പറഞ്ഞു: ''അപകടസ്ഥലത്തു് ആദ്യമെത്തിയ ഇദ്ദേഹം ഇന്ത്യൻ രാജ്യരക്ഷാസൈന്യത്തിന്റെ മഹത്തായ പാരമ്പര്യം പുലർത്തി'' എന്നു്. പക്ഷേ, അദ്ദേഹത്തെക്കാളും മുമ്പെ സ്ഥലത്തെത്തി എന്നെയും, പൈലററിനെയും, വേറെ രണ്ടുപേരെയും രക്ഷപ്പെടുത്തിയ സർദാർജിയെ ആരും ഓർമ്മിച്ചില്ല. അയാൾ ഒരു എ. ഐ. ആർ. ഡ്രൈവറായിരുന്നു. അഖിലേന്ത്യാറേഡിയോവിന്നു് ഒരു പാരമ്പര്യവും പുലർത്താനില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണോ, ഇയാൾ അവഗണിക്കപ്പെട്ടതു്! അതോ 'നാലാംക്ലാസ്സ്' സർക്കാർജോലിക്കാരനായതുകൊണ്ടോ? ഇക്കാര്യം ഞാൻ ദൽഹിയിലെ ഒരു പത്ര

ത്തിലെഴുതിയപ്പോൾ അയാൾക്കും കിട്ടി ഒരു അവാഡ്— വെറും ഇരുനൂറ്റുറുപ്പിക!

സത്യം പറയട്ടെ, ഈ അപകടം എനിക്കു വലിയ തുകകൾ കടംകിട്ടാൻ സഹായിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഒരു സ്നേഹിതന്ന് പെട്ടെന്നു മോസ്കോവിലേക്കു പോകേണ്ടിവന്നു. ടിക്കറ്റുവാങ്ങാൻ കാശില്ല. ഞാൻ ഒരു ട്രാവൽഏജൻറിനെ സമീപിച്ചു. സാധാരണ ടിക്കറ്റുകൾ തരാറുള്ള അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു, ഈ ടിക്കറ്റിന്നുള്ള അനുമതി മേലധികാരിയുടെ കൈയിൽനിന്നു വാങ്ങണം. മാനേജിങ് ഡയറക്ടറെ പരിചയപ്പെടുത്തി.

''നിങ്ങളാണോ മാധവൻകുട്ടി?''

''അതെ.''

''കാപ്പി കുടിക്കൂ, എന്നിട്ടാവട്ടെ വർത്തമാനം.''

കാപ്പി വന്നു. അയാൾ പ്രശ്നമെന്താണെന്നു ചോദിച്ചു. ഉടൻതന്നെ ടിക്കറ്റു കൊടുക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശവും നല്കി. അപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെട്ടതുകൊണ്ട് എന്നിലുള്ള വിശ്വാസം വർദ്ധിച്ചിരിക്കണമെന്നല്ലാതെ എന്തു പറയും!

അപകടത്തിന്നുശേഷം ആദ്യം നാട്ടിൽ പോകുകയായിരുന്നു. ഒരുവിധത്തിലും മദിരാശിയിൽനിന്ന് കൊച്ചിക്കു റിസർവേഷൻ കിട്ടാനില്ല. ജനറൽ മാനേജർ നിസ്സഹായത പ്രകടിപ്പിച്ചു. പതിവില്ലാത്തവിധം ടി.ടി.യും. അപ്പോൾ സ്റ്റേഷനിൽ ഡോക്ടർ ഹെൻട്രി ആസ്റ്റിൻ എം. പി.യെ കണ്ടു. ഒരു റെയിൽവേ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ അടുത്തു കൊണ്ടുപോയി വിവരം പറഞ്ഞു: ''വിമാനാപകടത്തിൽ രക്ഷപ്പെട്ട ആളാണ്. വിമാനത്തിൽ പോകാൻ പറ്റില്ല. എങ്ങനെയെങ്കിലും ഒന്നയയ്ക്കണം.'' ടിക്കറ്റു കിട്ടി. സുഖമായിരുന്നു യാത്ര. വണ്ടിയിൽ ഈ കാര്യം സഹയാത്രക്കാരനും അറിഞ്ഞു. എന്റെ അപ്പർബർത്തിന്നു പകരം അയാളുടെ ലോവർബർത്ത് എനിക്കു തന്നു. ഞാൻ ഉയരത്തിൽ സഞ്ചരിക്കേണ്ട എന്നു കരുതിയിരിക്കും.

വിമാനാപകടത്തിന്നുശേഷം ഞാൻ വിമാനത്തിൽ യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ മറ്റുള്ള യാത്രക്കാർക്കു കുറേശ്ശെ പേടി

തോന്നാറുണ്ട്. പലതും അതെന്നോട് നേരിട്ടും അല്ലാതെയും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. അതിന്നിടയിൽ ഒരു സ്നേഹിതൻ ഒരു കഥ പറഞ്ഞു. ഒരാൾക്ക മദിരാശിയിൽനിന്നു ദൽഹിക്ക വരണം. യാത്രയിൽ പരിഭ്രമമുള്ള ആളാണ്. ഞാൻ വിമാനത്തിലുണ്ടോ എന്നറിയണം. ആ സമയത്തു ഞാൻ മദിരാശിയിലുണ്ടായിരുന്നു. അദ്ദേഹം വിമാനത്താവളത്തിൽവെച്ച് എന്റെ പേർ അനൗൺസ്ചെയ്ത് ഞാൻ യാത്രചെയ്യുന്നില്ല എന്നു ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടശേഷമേ യാത്ര ചെയ്തുള്ളു...

നഷ്ടപരിഹാരത്തിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞുവല്ലോ. ചിലർ മുതലെടുത്തവരുമുണ്ട്. രക്ഷപ്പെട്ട ഒരാളുടെ മംഗല്യസൂത്രത്തിന്ന് അടിക്കടി വിലക്കയററം. ആദ്യം ഒരു നിശ്ചിതസംഖ്യ ആവശ്യപ്പെട്ടു. പിന്നീട് അതിന്റെ ഒന്നരയിരട്ടി ആവശ്യപ്പെട്ടു. അതു നാലിരട്ടിയായി. സ്വർണ്ണത്തിനു് അതിഭയങ്കരമായ വിലക്കയററമാണ്! എന്നാൽ നേരേമറിച്ചുള്ള ഒരനുഭവവുമുണ്ട്. അപകടത്തിന്റെ മൂന്നാംദിവസം ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസ് രക്ഷപ്പെട്ട എല്ലാവക്കും കുറച്ചു പണം തന്നു, അത്യാവശ്യങ്ങളായ കാര്യങ്ങൾക്കവേണ്ടി. ആ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ രക്ഷപ്പെട്ട ജപ്പാൻകാരന്റെ അടുത്തു ചെന്നപ്പോൾ ഒരു തോക്ക് ആവശ്യപ്പെട്ടു: ''അതുകൊണ്ട് എന്നെ വെടിവെയ്ക്കു്. പണവുംകൊണ്ടു വന്നിരിക്കുന്നു!'' വേറൊരാൾ പണം വാങ്ങി ഒപ്പുവെയ്ക്കാൻ വിസമ്മതിച്ചു. അങ്ങനെ കണക്ക തീർക്കേണ്ട എന്ന നിലപാടായിരുന്നു അതു്. മറെറാരു ജപ്പാൻകാരൻ ശബ്ദകോശം കൊണ്ടുവരാൻ പറഞ്ഞു. അയാൾക്ക് ഇംഗ്ലീഷ് കുറച്ചേ അറിയാമായിരുന്നുള്ളു. ഡിക്ഷണറിയിൽ രണ്ടു വാക്കുകൾ കാണിച്ചുകൊടുത്തു: 'ഐ റെഫ്യൂസ്.'

ഈ അപകടത്തിന്ന് ശരിക്കും ഒരുകൊല്ലം മുൻപുണ്ടായ മറെറാരു വിമാനാപകടത്തോട് എനിക്ക് അടുത്തു ബന്ധപ്പെടേണ്ടിവന്നു. ശ്രീ ഗോദവർമ്മരാജാ കുലു താഴ്വരയിൽ ഒരു വിമാനാപകടത്തിൽപ്പെട്ടു മരിച്ചു. എനിക്ക തമ്പുരാനെ നല്ല പരിചയമായിരുന്നു; വലിയ ബഹുമാ

നവും. അദ്ദേഹത്തിന്റെ മൃതദേഹം ദൽഹിക്ക കൊണ്ടു വരാനും അതു തിരുവനന്തപുരത്തേക്കു് അയയ്ക്കാനും ഉള്ള ചുമതലയുടെ പ്രധാനഭാഗം എനിക്കു് ഏല്ക്കേണ്ടിവന്നു. എന്റെ അപകടം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ശ്രീമതി കാർത്തിക തിരുനാൾ തമ്പുരാട്ടി എഴുതി: ''വിമാനാപകടത്തിൽ നിന്നു രക്ഷപ്പെടുക എന്നതു് എത്രവലിയതാണെന്നു് എന്നെ നിക്കറിയാം. മാധവൻകുട്ടിയെ നേരിട്ടു പരിചയമില്ല. എങ്കിലും കഴിഞ്ഞകൊല്ലം വിമാനാപകടത്തിൽപ്പെട്ട എന്റെ ഭർത്താവിന്റെ കാര്യത്തിൽ കാണിച്ച സ്നേഹവും സഹായവും ഞാൻ ഇപ്പോളോർക്കുന്നു.'' വാസ്തവത്തിൽ മനസ്സിളകിപ്പിക്കുന്ന ഒന്നായിരുന്നു ചെറിയതെങ്കിലും വലിയ ആ എഴുത്തു്. മദിരാശിയിൽനിന്നു് എനിക്കു നേരിട്ടു പരിചയമുള്ള ഒരു വലിയ ബിസിനസ്സുകാരൻ നല്ലൊരു കത്തെഴുതി: ''താങ്കളുടെ രക്ഷപ്പെടൽ എന്നെ അത്യധികം സന്തോഷിപ്പിക്കുന്നു''വെന്നും, ''താങ്കൾ ഇനിയും എത്രയോ നല്ലകാര്യങ്ങൾ ചെയ്യാൻ പോകുന്നു'' വെന്നും, ''ഇനിയും അത്യൽക്കർഷേണ വർത്തിക്കട്ടെ'' എന്നുംമറ്റുമായിരുന്നു കത്തിന്റെ ഉള്ളടക്കം. എന്നോടു കാണിച്ച സന്മനസ്സിന്നു നന്ദി തോന്നി. അടുത്ത തപാലിൽ മറ്റൊരു കത്തു വന്നു. ഇദ്ദേഹത്തിന്റെ സഹോദരന്റേതു്. അതേ വാചകങ്ങൾ. അതേമട്ടു്. ഒപ്പുമാത്രം വ്യത്യാസം. കാര്യങ്ങൾ ഔപചാരികമായി എത്ര ഭംഗിയോടെ നിർവ്വഹിക്കുന്നു എന്നു തോന്നി. ആദ്യം തോന്നിയ നന്ദിയുടെ ആഴം സ്വാഭാവികമായും കുറയ്ക്കാൻ ആ ഔപചാരികത കുട്ടനിന്നു.

ഈ അപകടം കഴിഞ്ഞശേഷം പലരും ഏവിയേഷൻകാര്യങ്ങളിൽ വൈദഗ്ദ്ധ്യം നേടിയതായിത്തോന്നി. പാപ്പാലിമാ, ഔട്ടർമാർക്കർ, ഐ. എൽ. എസ്, നോട്ടാൽട്ടിമീറ്റർ മുതലായ പ്രയോഗങ്ങൾ എല്ലാവരും ഉപയോഗിച്ചുതുടങ്ങിയിരുന്നു. യാത്രക്കാർക്കു് ഇവയുടെയൊക്കെ കിടപ്പു് അറിയാമെന്നായി. ഇത്രയധികം ഏവിയേഷൻബോധം ഒരപകടവും ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുണ്ടാവില്ല. അപകടത്തിന്റെ രാഷ്ട്രീയപ്രാധാന്യമാണു് അതിന്നും കാര

ണം. ചില വിമാനയാത്രക്കാർ അപകടം കഴിഞ്ഞ കാലത്തു് സഞ്ചരിക്കുമ്പോഴും ആൾട്ടിമീറ്റർ, ഐ. എൽ. എസ്. എന്നിവ പ്രവർത്തിക്കുന്നോ എന്നും പൈലററും മററും ആരൊക്കെയാണെന്നും അന്വേഷിച്ചിരുന്നു. എയർ ഹോസ്റ്റസ്സിന്റെ കാര്യം അന്വേഷിക്കാറുണ്ടാവില്ല.

നാട്ടിൽനിന്നു് ഒൽഹിക്കു മടങ്ങുന്നതിനു മുൻപു് ഞാനും, ഞങ്ങളുടെ തിരുവനന്തപുരം ലേഖകൻ ശ്രീ പി. സി. സുകുമാരൻനായരും, കേരള പബ്ലിക് റിലേഷൻസ് വകുപ്പു ഡയറക്ടർ ശ്രീ ജി. വിവേകാനന്ദനും, തിരുവനന്തപുരം എ. ഐ. ആർ. ലേഖകൻ ശ്രീ ശാന്തകുമാരൻനായരും (ശാന്തൻ) കൂടി കോഴിക്കോട്ടുനിന്നു കൊച്ചിക്കു വരികയായിരുന്നു. യാത്രയ്ക്കുമുൻപു ബോംബയെക്കുറിച്ചു ഞാൻ കനംകുറഞ്ഞു സംസാരിച്ചു. ശാന്തനും മററും അതു തീരെ രസിച്ചില്ല. യാത്ര തുടങ്ങിയപ്പോൾ കൊടുങ്കാററും മഴയും കൂരിരുട്ടും. യൂണിവേഴ്സിററി പരിസരത്തെത്തുമ്പോഴേക്കും മുന്നോട്ടു പോകാൻ വയ്യാതായി. റോഡിലാകെ മുട്ടിനു വെള്ളം. കാർ ശരിക്കു് ഓടാതെയുമായി. പതുക്കെ കാർ നിർത്തി. നാലഞ്ചുവാര അകലെ ഒരാൾ ബസ്സുകാത്തു നില്പുണ്ടായിരുന്നു. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്കു് അയാൾ ടോർച്ചടിക്കുന്നുണ്ടു്. കാറിനു് എന്തുപററി എന്നു നോക്കാൻവേണ്ടി ടോർച്ചു ചോദിച്ചു. ''ഇതു തന്നാലേ ഞാനിവിടെ എന്തുചെയ്യും? ബസ്സു വന്നാലോ?'' രക്ഷയില്ല. യൂണിവേഴ്സിററിവളപ്പിൽ കാർ ഉന്തിക്കയററി. കാവല്ക്കാരൻ വാതിൽ തുറന്നു. ഞങ്ങൾ അകത്തുകയറിയ ഉടൻ സാക്ഷയിട്ടു പൂട്ടുകയും ചെയ്തു. പ്രോ വൈസ് ചാൻസലറെ അറിയുന്ന സ്നേഹിതൻ അദ്ദേഹത്തെ വിളിക്കാനായി ടെലഫോൺ അന്വേഷിച്ചു.

''ടെലഫോണുണ്ടു് സാറെ.''

സമാധാനമായി.

''എവിടെ?''

''പക്ഷേ, അതു പൂട്ടിയിട്ടിരിക്കുകയാണു്. താക്കോലില്ല.''

ദേഷ്യംവന്നു.

''ഇവിടെ വെള്ളം കടിക്കാൻ കിട്ടുമോ?''

''ഉവ്വ്.''

വീണ്ടും സമാധാനമായി.

''പക്ഷേ, കൊണ്ടുത്തരാൻ ആളില്ല.''

എന്തിനു പറയുന്നു! കിട്ടിയ മാതൃഭൂമിയും മനോരമയുമൊക്കെയെടുത്തു് ആ നിലത്തു ഞങ്ങൾ ആ രാത്രി കിടക്കാൻ തീർച്ചയാക്കി. അഥവാ പുറത്തു പോകണമെങ്കിലും തരമില്ല. രാത്രി വന്നുകയറിയവരെ പുറത്തു പോകാൻ സമ്മതിക്കരുതു് എന്നു വിചാരിച്ചു ഞങ്ങളെ അടച്ചിട്ടിരിക്കുകയല്ലേ? വിവേകാനന്ദനു് ഉറക്കംവന്നില്ല. ശാന്തൻ ഗാഢമായി ഉറങ്ങി. സുകുമാരൻനായർ കൂസലില്ലാതെ ക്ഷൂക്കംവലിച്ചു. ആരെങ്കിലും ഞങ്ങളെ ഉപദ്രവിച്ചാലോ എന്നായിരുന്നു വിവേകാനന്ദന്റെ ഭയം. കുറേ കഴിഞ്ഞപ്പോൾ അദ്ദേഹം കാവല്ലാരനെ വിളിച്ചു: ''വാച്ചറേ, വാച്ചറേ.''

ഉത്തരമില്ല.

വീണ്ടും വിളിച്ചു, മൂന്നുപ്രാവശ്യം. ഫലമില്ല.

''വാച്ചർസാറേ'' എന്നു വിളിച്ചു.

അയാൾ അനായാസേന ഉണർന്നു.

''വാതിൽ തുറക്കു, മൂത്രമൊഴിക്കണം.''

''അതിരിക്കട്ടെ,'' എന്നായിരുന്നു മറുപടി.

എന്തിനു പറയുന്നു, രാത്രി മുഴുവൻ അങ്ങനെ ബന്ധനസ്ഥരായി കഴിയേണ്ടിവന്നു. ബാബയെക്കുറിച്ചു പറഞ്ഞതിന്റെ ശിക്ഷയാണെന്നു പറയാനാളുണ്ടാവും എന്നു പിറേറന്നു് സുകുമാരൻനായർ പറഞ്ഞു. വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ഈ സംഭവം അപകടത്തിന്റെ മുന്നോടിയായി കാണാൻ ശ്രമിച്ചവരുമുണ്ടു്. അവരോടു് ''അതിരിക്കട്ടെ'' എന്നു ഞാനും പറഞ്ഞു. വിമാനാപകടത്തിന്റെ കാരണം വേറെയാണു്.

എന്തായാലും അപകടം ഇന്നും ആരാലും തിരിച്ചറിയപ്പെടാതെ പലക്കും പിടികൊടുക്കാതെ നടക്കുകയാണു്.

6. ചോദ്യങ്ങൾ അവശേഷിക്കുന്നു

ഈ അപകടത്തിനു് പതിവിൽക്കവിഞ്ഞ പ്രാധാന്യമുണ്ടായിരുന്നു. ജനങ്ങൾക്കു സാധാരണ വിമാനാപകടങ്ങളിൽ സ്വാഭാവികമായും ഉണ്ടാവുന്ന താല്പര്യത്തെക്കാളും ശ്രദ്ധയുണ്ടാവാൻ മതിയായ കാരണവുമുണ്ടായിരുന്നു. തന്മൂലം മന്ത്രി കുമാരമംഗലം, ഏതാനും പാർലിമെൻറംഗങ്ങൾ, പ്രഗല്ഭനായ ഒരു ട്രേഡ്യൂണിയൻ നേതാവു്, ഒരു അംബാസഡർ എന്നിങ്ങനെ ഒട്ടുപേർ മരിച്ചു എന്നതു് അപകടത്തിന്റെ കാരണം അറിയാൻ പലരെയും ഉത്സുകരാക്കി. ദേശീയതലത്തിൽ ഒരപകടത്തിനും ഇത്രയധികം പ്രാധാന്യമുണ്ടായിട്ടില്ല. മാത്രമല്ല, ഇതു് ഒരു അട്ടിമറിയുടെ ഫലമാണെന്നും, പൈലററു് മദ്യപിച്ചിരുന്നുവെന്നും, പൈലററിനു ലൈസൻസു് ഇല്ലായിരുന്നുവെന്നും, വിമാനമിറങ്ങുന്ന സമയത്തു് പൈലററിന്റെ മടിയിൽ എയർ ഹോസ്റ്റസു് ഇരുന്നിരുന്നുവെന്നും, വിമാനത്താവളത്തിലെയും വിമാനത്തിലെയും പല ഉപകരണങ്ങളും തരംതാഴ്ന്നതായിരുന്നെന്നും മററുമുള്ള റിപ്പോർട്ടുകൾ പുറത്തു വന്നതോടുകൂടെ അപകടത്തിന്റെ ഗൗരവം വർദ്ധിച്ചു. കൂടാതെ, കഴിഞ്ഞ ഒന്നിൽചില്വാനം കൊല്ലങ്ങൾക്കുള്ളിൽ ദൽഹിയിൽ വിമാനമിറങ്ങുന്ന സമയത്തു് ഉണ്ടാവുന്ന മൂന്നാമത്തെ അപകടമാണു് ഇതെന്നതു് ഈ അപകടത്തിന്റെ പ്രാധാന്യം വർദ്ധിപ്പിച്ചു.

പിറേറന്നുതന്നെ ഗവണ്മെൻറു് ഒരു അന്വേഷണക്കമ്മീഷനെ നിയമിച്ചു. ദൽഹി ഹൈക്കോടതിയിലെ ഒരു ജഡ്ജിയായ ജസ്റ്റീസു് രാജിന്ദർ സച്ചാർ അന്വേഷണക്കമ്മീഷനായി നിയമിക്കപ്പെട്ടതോടുകൂടെ എല്ലാ ശ്രദ്ധയും അങ്ങോട്ടായി. അപകടത്തിന്റെ ദേശീയപ്രാധാന്യം അന്വേഷണക്കമ്മീഷന്റെ നടപടികൾക്കും കിട്ടി.

ആസ്പത്രി വിട്ടു വീട്ടിൽ വിശ്രമിക്കുന്ന എന്റെയടുത്തു് ഒരു സ്നേഹിതൻ വന്നു. ഒരു കടലാസു് ഒപ്പിടുവി

ക്കാനായിട്ടു്. ഈ അന്വേഷണക്കമ്മീഷന്റെ മുൻപിൽ എനിക്കുവേണ്ടി ഹാജരാകാൻ ഒരു വക്കീലിനു താല്പര്യമുണ്ടെന്നും, മരിച്ചതും മരിക്കാത്തതുമായ പല യാത്രക്കാരുടെയും വക്കീലായി ഹാജരാകുന്നതു് ആ വക്കീലാണെന്നും, രാജ്യസ്നേഹം മാത്രമാണു് ഇതിനു കാരണമെന്നും ഫീസു് ഒന്നും വേണ്ടെന്നും പറഞ്ഞു. ഈ അന്വേഷണക്കമ്മീഷന്റെ മുൻപാകെ വാദിച്ചാൽ പ്രസിദ്ധികിട്ടും എന്നതായിരിക്കാം ഇങ്ങനെ കക്ഷികളെ കിട്ടാനുള്ള ശ്രമങ്ങളുടെ പിന്നിലുള്ള ഒരു കാരണം. പ്രതിയും അന്യായക്കാരനും അല്ലാത്ത സ്ഥിതിക്കു് ആ സൗജന്യം ഞാൻ സ്വീകരിച്ചില്ല. എന്തായാലും അപ്പോഴേക്കും ശ്രീമതി കുമാരമംഗലം അന്വേഷണക്കമ്മീഷന്റെ മുൻപാകെ വക്കീലിനെവച്ചു വാദിക്കുന്നു എന്ന വാർത്ത നാടുമുഴുവൻ പരന്നു. അപകടത്തെ പ്രതിക്കൂട്ടിലാക്കി വിസ്താരം ചെയ്യുന്നതു് ഇതാദ്യമത്രേ. പിന്നീടൊരിക്കൽ പൈലററു് എന്നോടു ചോദിച്ചു: ''വക്കീലിനെവച്ചു വാദിച്ചു ജയിക്കാനുള്ളതാണോ ഇക്കാര്യം? കോടതിയുടെ ചുമതല അപകടത്തിന്റെ യഥാർത്ഥകാരണം കണ്ടുപിടിക്കുകയല്ലേ?''

വീട്ടിലെത്തിയതിന്റെ പിറേറന്നു വൈകുന്നേരം എനിക്കു് അന്വേഷണക്കമ്മീഷന്റെ ഒരു സമൻസു് വന്നു. അടുത്താഴ്ച കോടതിയിൽ ഹാജരാകണമെന്നും അല്ലാത്തപക്ഷം ഇന്ത്യൻ ക്രിമിനൽ നിയമാനുസരണം എന്റെപേരിൽ നടപടിയെടുക്കുമെന്നും. അപകടത്തിൽപ്പെട്ടാൽ പോരാ ഇങ്ങനെ ഒരു ഭീഷണിക്കും വിധേയനാകണോ എന്നാണു് ആദ്യം തോന്നിയതു്".

അതിന്നിടയിൽ വേറൊരു വക്കീൽ സമീപിച്ചു: ''നിങ്ങൾ ദൃക്സാക്ഷിവിവരണം നല്കിയപ്പോൾ നിലത്തടിച്ച വേഗത്തിൽ വിമാനം മേല്പോട്ടു തെറിക്കുന്നപോലെ തോന്നി എന്നു് അപകടദിവസം പറഞ്ഞില്ലേ? അതു് കീഴോട്ടാണു പെട്ടെന്നു പതിച്ചതു് എന്നു കോടതിയിൽ പറയണം. അതിനുവേണ്ടി ചോദ്യങ്ങൾ ചോദിക്കുന്ന കാര്യം ഞാനേററു.''

പക്ഷേ, ആ വക്കീലിന്നു നിരാശയായിരുന്നു ഫലം. ആരു തോല്ക്കുന്നതിലും ജയിക്കുന്നതിലും എനിക്കു താല്പര്യമുണ്ടായിരുന്നില്ല. എന്നോട് സംഘട്ടനത്തിന് ഒരുങ്ങിയ അപകടം ഏതുവഴിക്കു സമീപിച്ചു എന്നറിയണമെന്നു മാത്രമേ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളു.

കോടതിമുൻപാകെ വക്കീലന്മാർ പ്രസക്തവും അപ്രസക്തവുമായ പലതും ചോദിച്ചു. പലപ്പോഴും അന്വേഷണത്തിൻെറ ഉദ്ദേശത്തെക്കുറിച്ചുതന്നെ സംശയങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാനേ അതു സഹായിച്ചുള്ളു.

ഏകദേശം ഒരുമാസത്തോളം നീണ്ടുനിന്നു അന്വേഷണം. പൈലററിനെയും കോ—പൈലററിനെയും രക്ഷപ്പെട്ട എന്നെയും ജനാർദ്ദനനെയും മററും കമ്മീഷൻ വിസ്തരിച്ചു. വിമാനം ഉണ്ടാക്കിയ ബോയിങ് കമ്പനിക്കാരടക്കം പലരുടെയും അഭിപ്രായങ്ങൾ കമ്മീഷൻ തേടി. സാക്ഷികളായി കാലാവസ്ഥാനിരീക്ഷണകേന്ദ്രം, ഇന്ത്യൻ എയർ ലൈൻസ്, ഫയർ ബ്രിഗേഡ്, പോലീസ് വകുപ്പ് എന്നിവിടങ്ങളിലെ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ മൊഴികൊടുത്തു. വിമാനാപകടത്തിൻെറ വിവിധവശങ്ങളിലേക്ക് അന്വേഷണക്കമ്മീഷനും വക്കീലന്മാരും വെളിച്ചംവീശാൻ നോക്കി. കമ്മീഷൻെറ തെളിവെടുക്കലിൻെറയും വാദം പൂർത്തിയാക്കലിൻെറയും അഞ്ചാംദിവസം കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് തയ്യാറാക്കി ഗവണ്മെൻറിനു സമർപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു.

അപകടം സംഭവിച്ചതു് വിമാനത്തിൻെറ യന്ത്രത്തിൻെറയോ, മററുപകരണങ്ങളുടെയോ തകരാറുകൊണ്ടല്ല എന്നു കമ്മീഷൻ സമർത്ഥിച്ചിട്ടുണ്ട്. 1971—ൽ നിർമ്മിച്ച വിമാനം ആറായിരത്തോളം മണിക്കൂറുകൾ പറന്നിട്ടുണ്ട്. അയ്യായിരത്തിഒരുനൂററിപത്തൊമ്പതു പ്രാവശ്യം ലാൻഡ്ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. പക്ഷികൾ തട്ടിയിട്ടും മററും നാലു പ്രാവശ്യം ചില്ലറ അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതൊന്നും ഒരുവിധത്തിലും വിമാനത്തെ സാരമായി ബാധിച്ചിട്ടില്ല. അപകടത്തിനുമുൻപ് വേണ്ടത്ര പരിശോധനകൾ നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. അപകടദിവസം വൈക

ന്നേരം ചില്ലറ തകരാറുകൾ—ഹൈഡ്രോളിക്‌ലീക്ക്—റിപ്പയർചെയ്യുകയും അതു തൃപ്തികരമാണെന്നു പൈലററും എഞ്ചിനീയർമാരും പറയുകയും ചെയ്തിരുന്നു. വിമാനം എത്ര ഉയരത്തിലാണ് എന്നു കാണിക്കുന്ന ആൾട്ടിമീററ റിൻെറ തകരാറാണെന്നും അതു ശരിക്കു പ്രവർത്തിക്കാത്ത തുകൊണ്ടാണു വിമാനം നേരത്തേ നിലത്തോടടുത്തതെ ന്നുമുള്ള വാദവും കമ്മീഷൻ കണക്കിലെടുത്തില്ല. അതു യുക്തിപൂർവ്വം സ്ഥാപിക്കാൻ പററിയില്ല. കാരണം. ഒന്നി ലധികം ആൾട്ടിമീററുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നു എന്നതിനു പുറമേ വാസ്തവത്തിൽ ക്യാപ്ററൻ ലാൻഡ്ചെയ്യാൻ വേണ്ടി താഴത്തേക്കു വരുകയായിരുന്നു എന്നതിന് എല്ലാ തെളിവുകളുമുണ്ട്. അപകടകാരണം വലിയ ശക്തി യുള്ള വിദ്യുച്ഛക്തികമ്പികളിൽ തട്ടിയതാണെന്നും, ആ കമ്പികൾ അവയ്ക്കുചുററും സൃഷ്ടിക്കുന്ന കാന്തവലയത്തിൽ പെട്ടിട്ടാണെന്നുമുള്ള വാദവും പ്രസക്തമായിരുന്നില്ല. ദിവസവും വിമാനങ്ങൾ ഇതിലൂടെ പറക്കുന്നുവെന്നും, കമ്പികൾ തട്ടിയതുകൊണ്ടല്ല വിമാനം തകർന്നതെന്നും സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ടു. വിമാനം നിലംപതിച്ചശേഷമാണു കമ്പികളിൽ കടുങ്ങിയതെന്നും തീപിടിച്ചതെന്നും വ്യ ക്തമാകുകയുംചെയ്തു. എന്നാൽ എയർഹോസ്റ്റസ്സിനെ മടി യിലിരുത്തി വിമാനം ഇറക്കാൻ ശ്രമിച്ചതുകൊണ്ടാകു മോ? കോക്ക്പിററിൽ എയർഹോസ്റ്റസ്സ് ഉള്ളതിനു യാ തൊരു തെളിവുമുണ്ടായിരുന്നില്ല എന്നു മാത്രമല്ല, അവർ ക്യാബിനിലായിരുന്നു എന്നുള്ളതിനു ധാരാളം തെളിവു കളുമുണ്ടായിരുന്നു. പിന്നെ എന്തുകൊണ്ട് 'ഛിച്ച്' എ ന്നൊരു സ്ത്രീശബ്ദം ശബ്ദലേഖിനിയിൽ കേട്ടു എന്ന ചോ ദ്യം കുമാരമംഗലത്തിൻെറ വക്കീൽ ചോദിച്ചു. എവിടെ നുള്ളിയപ്പോഴാണ് ഈ ശബ്ദമുണ്ടായതെന്നും നിർണ്ണയമായി പൈലററിനോടാരാഞ്ഞു. 'ഛിച്ച്' ശബ്ദവും അപകടവും പൈലററും തമ്മിൽ യാതൊരു ബന്ധവും സ്ഥാപിക്കാ നായില്ല. അപകടവും അതുമായി ബന്ധമില്ലെന്നർത്ഥം.

പൈലററുമാരുടെ പരിചയസമ്പന്നതയുടെയും പരി ശീലനത്തിൻെറയും കാര്യത്തിലും സംശയങ്ങളുണ്ടായിരു

ന്നു. രണ്ടു പേരുടെയും പരിചയസമ്പന്നത ചോദ്യംചെയ്യ
പ്പെട്ടില്ല. കുറെ കൊല്ലങ്ങളായി വിവിധരീതിയിലുള്ള
വിമാനങ്ങൾ പറപ്പിച്ച പരിചയം അവർക്കുണ്ടായിരുന്നു.
പരിശീലനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ പൈലററിന്റെ പരി
ശീലകൻ നടത്തിയ ചില പരാമർശങ്ങൾ ഈ അന്വേഷ
ണസമയത്തു സഹായകമല്ലായിരുന്നു. ദ്രുതഗതിയിലുള്ള
ചെങ്കുത്തായ ഇറക്കത്തിനു പ്രവണതയുണ്ടെന്നും, ഉപകര
ണങ്ങളോടു വേണ്ടത്ര ഇണങ്ങിച്ചേർന്നില്ലെന്നുമായിരുന്നു
ആ പരാമർശങ്ങൾ. ഒരുപക്ഷേ, പൈലററിന്റെ വക്കീൽ
തന്റെ വാദം അവസാനിപ്പിച്ചുകൊണ്ടു നടത്തിയ ഉപ
സംഹാരം കോടതിക്കു് പണ്ടു പരിശീലകൻ നടത്തിയ
പരാമർശങ്ങൾ ശരിയാണെന്നു ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്താൻ സ
ഹായിക്കുകയല്ലേ ചെയ്തതു് എന്നു സംശയിക്കേണ്ടതുണ്ടു്.
വിശകലനംചെയ്താൽ വക്കീലിന്റെ വാദഗതിയുടെ
കാതൽ പരിശീലകന്റെ പരാമർശംതന്നെയല്ലേ എന്നു
പലർക്കും തോന്നായ്കയില്ല.

പിന്നെ ഈ അപകടം അട്ടിമറിയുടെ ഫലമായിരി
ക്കുമോ എന്നായിരുന്നു സംശയവും ഊഹാപോഹങ്ങളും.
കുമാരമംഗലത്തിനെതിരേയുള്ള ഒരു ഗൂഢാലോചനയാ
യിരുന്നില്ലേ ഇതു് എന്നു പലരും പറഞ്ഞുതുടങ്ങി.
ഇന്ത്യൻകമ്മ്യൂണിസ്റ്റ്പാർട്ടിയിലെ ചില നേതാക്കൾ
അങ്ങനെ പരസ്യപ്രസ്താവനയും ഇറക്കി. നാല്പത്തിയെട്ടു
പേരേ മരിച്ചുള്ളുവെങ്കിലും നാല്പത്തിയൊൻപതു പേരുടെ
കാലുകൾ കിട്ടി എന്ന വാർത്താശകലം ഒരു 'കള്ളയാത്ര
ക്കാരൻ' വിമാനത്തിലുണ്ടായിരുന്നുവെന്നുള്ള വാദത്തിനു
ശക്തികൂട്ടാൻ സഹായിച്ചു. മാത്രമല്ല നശിച്ചുപോകാതെ
അപകടസ്ഥലത്തു കിടന്നിരുന്ന കുമാരമംഗലത്തിന്റെ
ബ്രീഫ്കേയ്സ് വളരെ അത്ഭുതകരമാംവണ്ണം അപ്രത്യ
ക്ഷമാകുകയുണ്ടായി. ഈ ബ്രീഫ്കേയ്സിനു വേണ്ടി
യാണു്, അതിനുള്ളിലുള്ള രേഖകൾക്കു വേണ്ടിയാണു്
ഇതൊക്കെ നടന്നതെന്നായി പിന്നത്തെ ജനസംസാരം.
ഈ രണ്ടു ന്യായവും കമ്മീഷൻ സ്വീകരിച്ചില്ല. കാലുകൾ
നാല്പത്തിയെട്ടുപേരുടെ മാത്രമേയുള്ളു. കത്തിയെരിഞ്ഞതു

കൊണ്ടു് കാലേത്തു്, കൈയേത്തു്, ഉടലേത്തു് എന്നു തിരിച്ചറിയാൻ വയ്യാത്തതുകൊണ്ടു് അങ്ങനെയൊരു വാർത്ത പരന്നതാണു്. പിന്നെ ബ്രീഫ്കേയ്സിന്റെ കാര്യം. അപകടത്തിന്റെ പിറേറന്നു രാവിലെ എന്റെ സ്നേഹിതൻ എന്റെ പെട്ടി അപകടസ്ഥലത്തു ചെന്നു തിരിച്ചറിഞ്ഞു. പക്ഷേ, അതവകാശപ്പെടാൻ പോയപ്പോഴും അങ്ങനെയൊരു പെട്ടി രക്ഷപ്പെട്ടിട്ടില്ല എന്നാണു പറഞ്ഞതു്. പെട്ടികളൊക്കെ പോയതു് ഒരു വഴിക്കാണു്. ആ വഴിക്കുതന്നെ ബ്രീഫ്കേയ്സും പോയി. കുമാരമംഗലത്തിന്റെ മൃതദേഹത്തിന്റെ ഒപ്പം അതും ചിതയ്ക്കു വെച്ചതായിരിക്കുമെന്നാണു് ഒടുവിൽ എല്ലാവരും സമാധാനിച്ചതു്. എന്തായാലും അട്ടിമറിയായിരുന്നു ഉദ്ദേശമെങ്കിൽ അതു് ആകാശത്തുവെച്ചുതന്നെ ആകാമായിരുന്നു. എങ്കിൽ ഒരു ശകലം തെളിവുംകൂടി ഉണ്ടാകാതെകഴിക്കാമായിരുന്നല്ലോ. മൊഴികൊടുത്ത സമയത്തു് ഞാൻ കേട്ടതായ പൊട്ടിത്തെറിയുടെ കാര്യം പൊങ്ങിവന്നു. ഞാൻ കേട്ട പൊട്ടിത്തെറി വിമാനം തകരുന്നതിന്റെയായിരുന്നു. പക്ഷേ, അതൊരു അട്ടിമറിയുടെ—ബോംബുപൊട്ടലിന്റെ—ആണെന്നുവരെ സ്ഥാപിക്കാൻ ശ്രമംനടന്നു, വെറുതെയാണെങ്കിലും.

അന്വേഷണസമയത്തു പ്രകടമായതു്, അപകടകാരണത്തേക്കാളും മററുപല കാര്യങ്ങളുമാണു്. സിവിൽ ഏവിയേഷൻവകുപ്പും ബാക്കിയുള്ളവരും തമ്മിലുള്ള ചില മത്സരങ്ങളും അഭിപ്രായവ്യത്യാസങ്ങളും ആദ്യവസാനം വ്യക്തമായിരുന്നു. തങ്ങളുടെ കുററങ്ങളും കുറവുകളും മറച്ചുവെച്ചു മററുള്ളവരുടെപേരിൽ പഴിചാരാനുള്ള ഒരു ശ്രമം അവർ നടത്തിയതായി അനുഭവപ്പെട്ടു. ഇന്ത്യൻ കമേർഷ്യൽ പൈലററു് അസോസിയേഷൻ മെമ്പർമാരും അല്ലാത്തവരുമായ പൈലററുമാർ തമ്മിലുള്ള വൈരാഗ്യവും അവിടെ വ്യക്തമായി. പൈലററു് അസോസിയേഷനിൽ അംഗമല്ലായിരുന്നു. കോ--പൈലററു് അസോസിയേഷന്റെ ഒരു സജീവപ്രവർത്തകനും. അസോസിയേഷൻ പൈലററിന്റെ നേരെ അവരുടെ വൈരാഗ്യം

മുഴുവൻ അഴിച്ചുവിടുന്നതായി തോന്നി പലപ്പോഴും. രണ്ടു പേരും ഒന്നിച്ചു നിന്നിരുന്നെങ്കിൽ രണ്ടുപേർക്കും ഗുണമുണ്ടായേനേ.

ഈ കാരണങ്ങളൊന്നുമല്ലെങ്കിൽ അപകടകാരകൻ വൈമാനികൻതന്നെയാവണം. അതു സ്ഥാപിക്കാൻ വേണ്ടത്ര ന്യായങ്ങൾ കോടതിക്കു കിട്ടുകയും ചെയ്തു. യഥാകാലം പ്രവൃത്തി പൂർത്തിയാക്കിയ കമ്മീഷൻ, പൈലററും കോ–പൈലററും കുററക്കാരെന്നു വിധിക്കുകയും ചെയ്തു. ഗവണ്മെൻറ് പതിവിലധികം വേഗത്തിൽ ആ റിപ്പോട്ടിൽ നടപടിയെടുത്തുകൊണ്ടു് രണ്ടുപേരെയും പിരിച്ചയച്ചു.

വാസ്തവത്തിൽ ഇത്തരം അന്വേഷണങ്ങളുടെ ലക്ഷ്യം കുററക്കാരെ കണ്ടുപിടിച്ചു ശിക്ഷിക്കൽ മാത്രമാണോ? അതോ, അപകടകാരണങ്ങൾ കണ്ടുപിടിച്ചു ഭാവിയിൽ വിമാനയാത്ര ജനങ്ങൾക്കു കൂടുതൽ സുരക്ഷിതമാക്കുവാൻ സഹായിക്കുകയോ? രണ്ടാമത്തേതുംകൂടി ഉദ്ദേശിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിൽ ഇക്കാര്യത്തിൽ സച്ചാർ കമ്മീഷൻ പരാജയപ്പെട്ടിരിക്കുകയാണു് എന്നു പറയേണ്ടതായിവരും. അത്രത്തോളം ഈ വിട്ടുവീഴ്ചയിൽ ബാദ്ധ്യത ഗവണ്മെൻറിനുമുണ്ടു്. പൈലററ് രക്ഷപ്പെട്ടിട്ടില്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഒരുപക്ഷേ, മുഴുവൻ കുററവും പൈലററിൻേറതുതന്നെ ആകുമായിരുന്നില്ലേ എന്നുകൂടി ചോദിക്കാൻ തോന്നുന്നു.

അപകടസമയത്തു വിമാനം ഇറങ്ങുവാൻ ശ്രമിക്കുകയായിരുന്നു എന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. റൺവേ കാണാതെ പൈലററ് എന്തിനു് ഇറങ്ങാൻ ശ്രമിച്ചു എന്ന ചോദ്യം ഇന്നും അവശേഷിക്കുകയാണു്. പക്ഷേ, ഫ്ളാപ്പുകൾ മുഴുവൻ താഴ്ത്തി വിമാനം, അപകടംപററിയ സ്ഥലത്തു്, ഇതു് ഒരുപക്ഷേ, റൺവേയാണെന്നു തെററിദ്ധരിച്ചു്, ഇറങ്ങുകയായിരുന്നുവോ പൈലററ് എന്നു സംശയിക്കാൻ ധാരാളം ന്യായങ്ങളുണ്ടു്, തെളിവുകളും. പക്ഷേ, അതു മാത്രമായിരുന്നുവോ അപകടകാരണം?

തൻെറ റിപ്പോർട്ടിൽ ജസ്റ്റീസ് സച്ചാർ എയർ ട്രാഫിക്ക് കൺട്രോളിനെപ്പററിയും ഇൻസ്ട്രമെൻറ് ലാൻ

ഡിങ്ങ് സിസ്റ്റത്തെപ്പററിയും (ഐ. എൽ. എസ്.) നടത്തിയ ചില പരാമർശങ്ങൾ ചില ചോദ്യങ്ങൾക്ക സ്വാഭാവികമായും ഇടനല്കുന്നുണ്ട്. ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിക്കാറില്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ എന്തിനു കീഴെനിന്നു് ഐ. എൽ. എസ്. വിധിപ്രകാരം ഇറങ്ങാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ നല്കി! ഇതു നേരത്തേ കേട്ടുവന്ന ഈ ഉപകരണം വീണ്ടും പ്രവർത്തിച്ചുതുടങ്ങി എന്നു പൈലററിനു തോന്നിപ്പിക്കുവാൻ പ്രേരിപ്പിച്ചിരിക്കുകയില്ലേ, പ്രത്യേകിച്ചും ഇടയ്ക്കു നിന്നും നടന്നും ഇരിക്കുന്ന ദൽഹിയിലെ ഈ ഉപകരണത്തിന്റെ പശ്ചാത്തലം അറിയാവുന്ന പൈലററിന്നു്? അതുകാരണം ഐ. എൽ. എസ്. പ്രകാരം ഇറങ്ങാൻ പൈലററ് മുതിർന്നതാവില്ലേ? ഇപ്രകാരം ഇറങ്ങാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങളാണു നല്കിയിരുന്നതു് എന്നു കമ്മീഷൻ പ്രധാനറിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നുവെങ്കിൽ പത്രക്കാർക്കു കൊടുത്ത ചുരുക്കറിപ്പോർട്ടിലും നിഗമനങ്ങളിലും ശുപാർശകളിലും എന്തേ ഈ ഭാഗത്തിന്നുനേരെ കണ്ണടയ്ക്കാൻ കമ്മീഷനും, ഗവണ്മെൻറും മുതിർന്നതു്? ഈ ചോദ്യം വളരെ പ്രസക്തമാണു്. അതു മാത്രമല്ല പൈലററിനെയും കോ—പൈലറ്റിനെയും ശിക്ഷിച്ച ഗവണ്മെൻറ് അപകടത്തിനു വലിയ സംഭാവനനല്കിയ മററു ബാദ്ധ്യതപ്പെട്ടവരെ വെറുതെ വിടുകയാണു ചെയ്തതു്. വാസ്തവത്തിൽ ഒരു 'ബലിയാടിനെ' കണ്ടുപിടിക്കൽ മാത്രമായിരുന്നുവോ അന്വേഷണത്തിന്റെ ഉദ്ദേശം. സിവിൽ ഏവിയേഷൻവകുപ്പിനും ഗവണ്മെൻറിനും കൂട്ടുനിന്നുവോ കമ്മീഷൻ എന്നുള്ള സംശയങ്ങളുംകൂടി ചിലർക്കുണ്ടായി.

ഐ. എൽ. എസ്. എന്ന ഉപകരണത്തിന്റെ കാര്യത്തിലാണെങ്കിൽ അതിന്റെ പ്രവർത്തനക്ഷമതയെക്കുറിച്ച് സംശയങ്ങൾ മുമ്പും ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അപകടം കഴിഞ്ഞ ഉടൻ ഗവണ്മെൻറ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒരു അന്വേഷണം നടത്തി. അതു നടത്തിയതു് ഈ ഉപകരണം നല്കിയ വിദേശകമ്പനിയുടെ പ്രതിനിധിതന്നെയായിരുന്നു! ഐ. എൽ. എസ്. അപകടദിവസം പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നി

ല്ല എന്നു് ഒരു അറിയിപ്പ്—നോട്ട്—എല്ലായിടത്തും എത്തിച്ചിരുന്നുവത്രെ. ജസ്റ്റീസ് സച്ചാർ തന്റെ റിപ്പോർട്ടിൽ പറയുന്നു, അങ്ങനെ ഒരറിയിപ്പ് മദിരാശി വിമാനത്താവളത്തിൽ പൈലററുമാരെ ബ്രീഫ്ചെയ്യുന്ന സ്ഥലത്തു നോട്ടീസ്ബോർഡിൽ ഉണ്ടായിരുന്നോ, ഇല്ലയോ എന്നു വിശ്വസിക്കാൻ പ്രയാസമാണെന്നു്. എന്തായാലും ബ്രീഫിങ്ങ്സമയത്തു പൈലററിനോട് ഇത്രയും പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം പറഞ്ഞില്ല എന്നതു ശരിയാണു്. ഇതൊഴിച്ചു മററു പ്രായേണ നിസ്സാരകാര്യങ്ങളാണു ബ്രീഫ്ചെയ്തതു് എന്നാണോ ധരിക്കേണ്ടതു്?

ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നില്ല എന്നറിയിച്ചിരുന്നുവെന്നാൽത്തന്നെയും മററു ലാൻഡിങ്ങ് ഉപകരണങ്ങൾ ഉള്ളതുകൊണ്ടു് താൻ യാത്രപുറപ്പെട്ടമായിരുന്നുവെന്നു ക്യാപ്റ്റൻ നായർ കമ്മീഷനു മൊഴികൊടുത്തു. എന്നാൽ ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്ന കാര്യം തനിക്കു് അറിയില്ലായിരുന്നുവെന്നു് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. അഥവാ അറിഞ്ഞിരുന്നുവെന്നുതന്നെ വെയ്ക്കുക. ദൽഹി വിമാനത്താവളത്തിൽ ഇറങ്ങാറാകുമ്പോൾ ഐ. എൽ. എസ്. വിധിപ്രകാരം ഇറങ്ങാനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ കിട്ടുമ്പോൾ പൈലററ് എന്തു ധരിക്കും? ദൽഹിയിലെ സ്ഥിരതകുറഞ്ഞ ഈ ഉപകരണം വീണ്ടും പ്രവർത്തിക്കാൻ തുടങ്ങി എന്നു കരുതുകില്ലേ? മാത്രമല്ല ക്യാപ്റ്റൻ നായർക്കുമുൻപു വിമാനമിറക്കിയ രണ്ടു പൈലററുമാർക്കും ഈ ഉപകരണം പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്ന കാര്യം അറിയില്ലായിരുന്നു എന്നു പറഞ്ഞിട്ടുമുണ്ടു്.

മറെറാരു വസ്തുത, ദൽഹിയിലെ ഐ. എൽ. എസ്. മെയ് ഇരുപത്തിഒമ്പതാംതീയതി കേടുവന്നു. അന്നു തന്നെ സിവിൽ ഏവിയേഷൻവകുപ്പിനെ ഇതറിയിച്ചു. ആ ദിവസത്തിന്നും അപകടദിവസത്തിന്നും ഇടയ്ക്കു് എല്ലാവരെയും വിവരം അറിയിക്കാമായിരുന്നു. അത്ര ഗൗരവത്തോടെ ഇക്കാര്യം കൈകാര്യംചെയ്തില്ല എന്നതാണു് കാര്യം. ആ ഉപകരണത്തിന്റെ 'ആൻറന്ന' നേരത്തേതന്നെ പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലായിരുന്നു. അതു് ഇരു

പത്തിഒമ്പതാംതീയതിയാണു് അറിയിച്ചതു്. അതു പ്രവർത്തിക്കാതിരിക്കാനുള്ള കാരണം അതിവേഗതയുള്ള കാററടിച്ചതാണു്. ഈ കാററു് ദൽഹിയിൽ അതിനു രണ്ടാഴ്ച മുൻപു തുടങ്ങിയതാണു്. അപ്പോൾ ഇതു പരിശോധിക്കേണ്ടവർ വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധപതിപ്പിച്ചില്ലായിരുന്നുവെന്നു വ്യക്തം. ഇതുകൊണ്ടുതന്നെയാണു് ഐ. എൽ. എസ്. കേടുവന്ന വിവരം മദിരാശിയിൽ എത്തിച്ചു എന്നു പറയുന്നതു് സംശയമുണ്ടാക്കുന്നുവെന്നു്.

കൂടാതെ ദൽഹിയിലുള്ള ഐ. എൽ. എസ്. ഉപകരണം മുന്തിയതരത്തിലുള്ളതാണു്—'ഐ. എൽ. എസ്. കാററഗറി ടൂ.' പക്ഷേ, അതിന്റെ ചില ഘടകങ്ങൾ ആ മോഡലിന്റേതല്ല. ആ ഘടകങ്ങൾ വാങ്ങാൻ വിദേശനാണ്യമുണ്ടായിരുന്നില്ല. എന്നാൽ എന്തിനു മുന്തിയതരം ഉപകരണം വാങ്ങാൻ തീരുമാനിച്ചു? ഘടകങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടു് ഈ ഉപകരണം കാററഗറി ഒന്നിന്റെ പ്രയോജനമേ ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. അതായതു് മുന്തിയ ഉപകരണത്തിൽ അധികം പണം ചെലവാക്കി അതു് ഉപയോഗിക്കാൻവയ്യാതെകിടക്കുന്നു എന്നു സാരം. പിന്നെ കമ്മീഷൻ പറയുന്നു 'കിട്ടാവുന്ന' എല്ലാ ലാൻഡിങ്ങ് ഉപകരണങ്ങളും വേണ്ടവിധം അപകടസമയത്തു പ്രവർത്തിച്ചിരുന്നു എന്നു്. 'കിട്ടാവുന്ന' എന്ന പ്രയോഗം സംശയാസ്പദമാണു്. വല്ല ബാഹ്യപരിഗണനകളുമാണോ അവ്യക്തമായ ഈ പ്രയോഗത്തിന്റെ പിന്നിൽ എന്നു ചോദിക്കേണ്ടതുണ്ടു്. കാരണം, ഇതിനുമുൻപു് അപകടംപററിയ ചില വിദേശകമ്പനിക്കാർ സിവിൽ ഏവിയേഷന്റെ പേരിൽ വലിയ സംഖ്യ നഷ്ടപരിഹാരമായി ആവശ്യപ്പെട്ട കേസ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ടു്. അവക്കു സഹായകമാവരുതല്ലോ കമ്മീഷന്റെ നിഗമനങ്ങൾ.

വിമാനത്തിന്റെ സുരക്ഷിതത്വം പൈലററിന്റെ ബാദ്ധ്യതയാണെന്നു് എല്ലാവരും പറയും. മുഴുവൻ അംഗീകരിക്കാൻവയ്യാത്ത ഒന്നാണു് ഈ പരാമർശം. പ്രത്യേകിച്ചും, ആധുനികസാങ്കേതികപുരോഗതിയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ വിമാനത്തെ സംബന്ധിച്ച വിവര

ങ്ങൾ ശേഖരിക്കുന്ന കേന്ദ്രം. ഐ. എ. സി, ഗ്രൗണ്ട് കൺട്രോൾ മുതലായ ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാവർക്കും വലിയ ബാദ്ധ്യതയുണ്ട്. ഈ അപകടത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ബാദ്ധ്യതപ്പെട്ടവർക്കും, നോട്ടം എല്ലായിടത്തും എത്തിക്കാൻ ബാദ്ധ്യതപ്പെട്ടവർക്കും, പൈലററിന് ഇറങ്ങാൻ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുത്തവർക്കും വലിയ ഒരു പങ്കുണ്ട് എന്നതു വിസ്മരിക്കാൻ പാടില്ല.

അപകടദിവസം കാഴ്ച മോശമായിരുന്നുവെന്നത് വാസ്തവമാണെന്നു സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നു. അങ്ങനെയുള്ള ഒരു സന്ദർഭത്തിൽ സ്വാഭാവികമായും ഒരു വൈമാനികൻ ഉപകരണങ്ങളെയാണ് സ്വന്തം കണ്ണുകളെക്കാളും ആശ്രയിക്കുക. ഇവിടെ ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ല എന്നറിയാത്ത പൈലററ്, ഐ. എൽ. എസ്. വിധിപ്രകാരം ഇറങ്ങാൻ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കിട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന പൈലററ്, കാഴ്ചക്കുറവുള്ള ഈ സമയത്ത് തന്റെ ഉപകരണങ്ങളെ കൂടുതൽ ആശ്രയിച്ചിരിക്കേണ്ടതാണ്. അങ്ങനെ ചെയ്തിരിക്കണം. എന്തായാലും അപകടം പററി കാഴ്ച മോശമായിരുന്നുവെങ്കിൽ, ഐ. എൽ. എസ്. പ്രവർത്തിക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ മററുപ്രകാരത്തിലുള്ള ഇറക്കത്തിന് എന്തിനു സമ്മതിച്ചു? അതല്ലേ അപകടം പററാൻ കാരണം? ഇത്തരം സന്ദർഭങ്ങളിൽ വിമാനം മററു താവളങ്ങളിലേക്കു തിരിച്ചുവിടുകയല്ലേ വേണ്ടത്? ശരി. ആ നടപടിയെടുത്തില്ല. എടുത്തിരുന്നുവെങ്കിൽ അപകടം ഒഴിവാക്കാമായിരുന്നില്ലേ? കൊല്ലങ്ങളായി ഇങ്ങനെയൊരു സമീപനത്തിനുവേണ്ടി പൈലററുമാരും അവരുടെ സംഘടനകളും മുറവിളികൂട്ടുന്നില്ലേ?

ഇതൊക്കെ നോക്കുമ്പോൾ അപകടത്തിനു വഴി വെച്ച കാര്യങ്ങളുടെ നേരെ കണ്ണടയ്ക്കാനാണു കമ്മീഷനും പിന്നീടു ഗവൺമെൻറും മുതിർന്നതെന്നു വ്യക്തമാണ്. അന്വേഷണസമയത്ത് കോടതിക്കുള്ളിലും പുറത്തും പലർക്കും ഒരു ബലിയാടിനെ കിട്ടിയാൽ മതി എന്ന സമീപനമായിരുന്നുവെന്നു തോന്നി. അതുകൊണ്ടുതന്നെയാണ് ഈ അപകടത്തിന്റെ എല്ലാ കാരണവും കാണാൻ

കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല എന്ന തോന്നൽ എനിക്കു് ഇപ്പോഴും ബാക്കിനില്ക്കുന്നതു്.

ക്യാപ്ററൻ നായരെയും ക്യാപ്ററൻ റെഡ്ഡിയെയും പിരിച്ചയച്ച നടപടിയോടുകൂടി ഈ അപകടത്തെ സംബന്ധിച്ച എല്ലാം തീർന്നു എന്നതാണു കഷ്ടം. ഒരപകടം ജനങ്ങളെ കൂടുതൽ ബോധവാന്മാരാക്കേണ്ടതാണു്. അതേ കാരണങ്ങൾകൊണ്ടു് അങ്ങനെ ഒന്നു് ഇനിയും ഉണ്ടാകാതിരിക്കാൻ പററണം. അതിനു് എത്രത്തോളം ഈ അപകടവും അന്വേഷണവും സഹായിച്ചു എന്നു പറയാൻ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടു്.

അന്വേഷണസമയത്തു് ക്യാപ്ററൻ നായരുമായി പരിചയപ്പെടാൻ സാധിച്ചു. വളരെയധികം മനോവേദന അനുഭവിക്കുന്ന, ഇരുപത്തിരണ്ടുകൊല്ലം വിമാനം പറപ്പിച്ചു, അദ്ദേഹത്തിനു് ഇനി വിമാനം പറപ്പിക്കണമെന്നില്ല. പക്ഷേ, എല്ലാ വസ്തുതകളും പുറത്തു വരണമെന്നുണ്ടായിരുന്നു. ക്യാപ്ററൻ റെഡ്ഡിക്കു വീണ്ടും പറഞ്ഞേ തീരൂ. താൻ കുററക്കാരനാണെന്നു കമ്മീഷൻ സ്ഥാപിച്ചിട്ടില്ല എന്നാണു് അദ്ദേഹം പറയുന്നതു്. ''റൺവേ നോക്കാൻ പറഞ്ഞ പൈലററിനെ ഞാൻ അനുസരിച്ചു. അതായിരുന്നു എന്റെ കടമ. ആ സമയം വിമാനം എത്ര ഉയരത്തിലാണു് എന്നു ഞാൻ ആർട്ടിമീററിൽ നോക്കിയിട്ടില്ല. ഉയരം വിളിച്ചുപറഞ്ഞില്ലെന്നതാണു് എന്റെ കുററം. അതെന്റെ കുററമല്ല. ക്യാപ്ററനെ അനുസരിച്ചു. എന്നിട്ടും വിമാനം വല്ലാതെ താണപ്പോഴം ഞാൻ വിളിച്ചുപറഞ്ഞില്ലേ? ഇതിനു ഞാൻ എന്തുകൊണ്ടു ശിക്ഷയനുഭവിക്കണം?''

എന്തായാലും എന്നെ സംബന്ധിച്ചേടത്തോളം ഒരു ജററുവിമാനം തകർന്നു് ഇത്രയധികംപേർ രക്ഷപ്പെടുന്നതു് ഇതാദ്യമായിട്ടാണു് എന്ന വിചാരമാണു മുന്നിൽ നിന്നിരുന്നതു്. പൈലററിനെയും കോ-പൈലററിനെയും ഈയൊരു കാഴ്ചപ്പാടിലൂടെ ഞാൻ കണ്ടിട്ടുണ്ടു്, പലപ്പോഴും. പിന്നെ കുമാരമംഗലവും മററും മരിച്ചില്ലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇത്രയധികം ശബ്ദവും ഒച്ചപ്പാടും അപ

കടത്തിന്നും അന്വേഷണത്തിന്നും ഉണ്ടാകുമായിരുന്നോ? നേരേമറിച്ച് കുമാരമംഗലം എന്നെപ്പോലെ രക്ഷപ്പെട്ടിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇന്നു പൈലററുമാരുടെ സ്ഥിതി എന്താകുമായിരുന്നു?

അപകടം കഴിഞ്ഞു; അന്വേഷണവും. റിപ്പോർട്ടു കിട്ടി. നടപടിയും എടുത്തു. ചോദ്യങ്ങളെല്ലാം അവശേഷിക്കുന്നു.

പതിവുപോലെ വിമാനയാത്ര നടക്കുന്നുണ്ട്. പതിവുപോലെ അപകടഭീതി എന്റെകൂടെ ഉണ്ടുതാനും.

7. ഒരു സുഹൃത്തിന്റെ അനുഭവങ്ങൾ

എന്റെ അടുത്തു് ഇരുന്നിരുന്ന, എന്നെപ്പോലെ വലിയ മുറിവുകളൊന്നുംകൂടാതെ രക്ഷപ്പെട്ട ജനാർദ്ദനനു് പൊതുവേ അപകടഭീതിയില്ല. മുൻപു് ഉണ്ടായിരുന്നതുമില്ല. കുറെയൊക്കെ എയർ പോക്കററുകളും മോശമായ കാലാവസ്ഥയും ഉള്ളപ്പോഴം പറക്കുക ഒരനുഭവമാണെന്നു കൂടി ആ സുഹൃത്തു കരുതിയിരുന്നു. ഈ അനുഭവങ്ങൾക്കു വേണ്ടി ജററ്വിമാനങ്ങൾക്കു പകരം ഡക്കോട്ടയിൽ പറക്കുകയാണു നല്ലതു് എന്നുകൂടി ഒരിക്കൽ ജനാർദ്ദനൻ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായിട്ടുണ്ടു്. എന്നാൽ ഇപ്പോഴം എന്നെപ്പോലെതന്നെ വിമാനത്തിൽ സഞ്ചരിക്കാൻ പരിഭ്രമമുണ്ടു്. പക്ഷേ, എന്നെക്കാളും വലിയ അനുഭവങ്ങൾ വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ജനാർദ്ദനനു് ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടു്; മറക്കാനാവാത്ത അനുഭവങ്ങൾ.

ആസ്പത്രിവിട്ട കുറച്ചു ദിവസം കഴിഞ്ഞു് ജനാർദ്ദനൻ ലിഫ്ടിൽ ഏഴാം നിലയിൽനിന്നു താഴെ വരുകയായിരുന്നു. ഏഴിൽനിന്നു ആറു്, അഞ്ചു്, നാലു്, മൂന്നു നിലകൾവരെ ലിഫ്ട് പതുക്കെ സഞ്ചരിച്ചു. പെട്ടെന്നു മാങ്ങ പൊട്ടി വീഴുന്നപോലെ ലിഫ്ട് പൊട്ടിവീണു. പന്ത്രണ്ടോളം പേരുണ്ടായിരുന്നു അതിൽ. എല്ലാവരും താഴത്തെ നിലയ്ക്കും ബെയ്സ്മെൻറിനും ഇടയിൽ തങ്ങിനിന്നു. ഓരോരുത്തരെയും പതുക്കെപ്പതുക്കെ വലിച്ചെടുക്കേണ്ടിവന്നു. ജററ്വിമാനത്തിൽനിന്നു നിലംപതിച്ച ജനാർദ്ദനനു വലിയ ക്ലേശമുണ്ടായിരുന്നില്ല. എങ്കിലും മററുള്ളവർക്കു് ഒരു ക്രാഷിൽപ്പെട്ട അനുഭവംതന്നെയായിരുന്നിരിക്കണം.

ജനാർദ്ദനനും അപകടം കഴിഞ്ഞശേഷമുള്ള യാത്രാവേളകളിൽ അപകടത്തിന്റെ ചിത്രങ്ങളും ഓർമ്മകളുമാണു് മുൻപിൽ. കഴിയുന്നേടത്തോളം അതു മറക്കാൻ ശ്രമിക്കും. അത്രത്തോളം അവ ഉയർന്നുവരുകയുംചെയ്യും.

കല്പിച്ചുകൂട്ടിയല്ലെങ്കിലും പലരും അതോർമ്മിപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിൽ സംസാരിക്കുകയും ചെയ്യും. ഒരിക്കൽ ജനാർദ്ദനൻ ബാംഗ്ളൂരിൽനിന്നു മദിരാശിക്കു യാത്രചെയ്യുകയായിരുന്നു. അന്നു വിമാനത്താവളത്തിൽവെച്ച് ഒരു സഹപ്രവർത്തകനോട് സംസാരിക്കുമ്പോൾ പൈലററും കോ–പൈലററും അടുത്തുവന്നു സഹപ്രവർത്തകനോട് കുശലം ചോദിച്ചു. അവർ മടങ്ങിപ്പോയപ്പോൾ സഹപ്രവർത്തകൻ പറഞ്ഞു: ''ഈ പൈലററ് രണ്ടു കൊല്ലം മുൻപുവരെ ട്രാഫിക്ക് ആഫീസറായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ പൈലററായതാണ്.'' ജനാർദ്ദനന്റെ ഹൃദയമിടിപ്പു കൂടി. ''പിന്നെ ആ കോ–പൈലററിന്റെ കഥ പറയേണ്ട. അയാളേ സ്റ്റീവേഡായിരുന്നു ഈയിടെവരെ. ഇവർ രണ്ടു പേരുംകൂടിയാണ് ഇപ്പോൾ പറക്കുന്നത്.'' ഹൃദയമിടിപ്പിന്റെ വേഗത വർദ്ധിച്ചു. വിമാനം പുറപ്പെടാറായി. ജനാർദ്ദനനെ കയററി കുറച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ഒരറിയിപ്പ്: ''വഴിനീളെ കാലാവസ്ഥ മോശമാണ്. അരപ്പട്ട മുറുക്കിയിരിക്കണം.'' ജനാർദ്ദനന്റെ കാര്യം പറയണോ? എല്ലാം മുറുക്കിയാണ് അദ്ദേഹം ഇരുന്നിരുന്നത്. ബാക്കി യാത്രയ്ക്കുള്ള നാല്പതു മിനിട്ടു കഴിയാൻ മണിക്കൂറുകളെടുത്തു.

എന്നാൽ ഇതിനെയെല്ലാം കവച്ചുവെയ്ക്കുന്ന ഒരനുഭവമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. വിമാനാപകടത്തേക്കാളും ഉൽക്കണ്ഠയും ഭയവും ഉണ്ടാക്കിയ ഒരനുഭവമാണ്. ഏതാനും സെക്കന്റുകൾ മാത്രം നീണ്ടുനില്ക്കുന്ന വിമാനാപകടമല്ലേ, ആകാശത്തിൽ അങ്ങോട്ടോ, ഇങ്ങോട്ടോ എന്നറിയാതെ കാത്തുനില്ക്കുക എന്നതിനേക്കാൾ ഭേദം? ഹൈദ്രബാദിൽനിന്നു മദിരാശിയിലേക്കു മടങ്ങുകയായിരുന്നു. വിമാനത്താവളത്തിലെത്തിയപ്പോഴാണു മനസ്സിലായത് വിമാനം രണ്ടു മണിക്കൂർ വൈകിയാണു പുറപ്പെടുന്നതെന്ന്. അതായതു രാത്രി പന്ത്രണ്ടുമണിക്കു ശേഷം. ഇന്നിനി പോയിട്ടു കാര്യമില്ല. നാളെപ്പോകാം എന്നു സഹപ്രവർത്തകർ പറഞ്ഞു. പക്ഷേ, ജനാർദ്ദനൻ രാത്രി മൂന്നുമണിയാ

യാലും പോകും എന്നു ശഠിച്ചു. വിമാനം അദ്ധരാത്രിയോടെ പുറപ്പെടാൻ തയ്യാറായി.

വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ കാലാവസ്ഥ നിരീക്ഷിക്കുക, ശബ്ദങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കുക, കോക്പിററിലെ നീക്കങ്ങൾ സൂക്ഷിക്കുക എന്നതൊക്കെ ഒരു പതിവാണു്. റൺവേയുടെ അററത്തു ചെന്നു വിമാനം പറക്കാൻ തയ്യാറായി. റൺവേയുടെ പകുതിദൂരം എത്തിയപ്പോൾ ഏതിലോ തട്ടുന്നപോലൊരു ശബ്ദം കേട്ടു. കോക്ക്പിററിലേക്കു നോക്കി. പുറത്തേക്കു നോക്കി. വിമാനം നിലത്തുനിന്നു പൊങ്ങിയെങ്കിലും ഉയരുന്നില്ല. റൺവേയ്ക്കു സമാന്തരമായി പറക്കുന്നു. ഒരു പന്തികേടു് അനുഭവപ്പെട്ടു. പതുക്കെ വിമാനം കുറേക്കൂടി ഉയന്നു. കുറച്ചുയർന്നപ്പോൾ പൈലററു് അനൗൺസ് ചെയ്തു: ''ഒരടിയന്തരാവസ്ഥയിലാണു വിമാനം. ചക്രത്തിൽ ഒരു പക്ഷി കടുങ്ങിയിട്ടുണ്ടു്. എത്രത്തോളം തകരാറുപററിയിട്ടുണ്ടു് എന്നു പറയുക വയ്യ. കൂടുതൽ അറിയിപ്പുകൾക്കു കാത്തിരിക്കുക.''

ജനാർദ്ദനന്നു പലതും ഓർമ്മവന്നു. മുൻപത്തെ വിമാനാപകടം. വൈകിയതുകൊണ്ടു് ഒരു സിനിമ കാണാൻ പോയിരുന്നു അന്നു് ആറുമണിക്കു്. ഒരു വിമാനത്തകച്ചയുള്ള ചിത്രമായിരുന്നു. പകുതിയായപ്പോൾ എഴുന്നേററു പോന്നു. സഹപ്രവത്തകർ അന്നു പോകേണ്ട എന്നു പറഞ്ഞതു് ഓത്തുപോയി. ഇതൊക്കെ യാത്ര വിലക്കുകയായിരുന്നുവോ? ഈ വിമാനം യന്ത്രത്തകരാറുള്ളതുകൊണ്ടാണു് വൈകിയെത്തിയതെന്ന കാര്യം ആലോചിച്ചുപോയി. വീണ്ടും പുറത്തേക്കും മുൻപിലേക്കും നോക്കി.

ക്യാപ്ററൻ വിളിച്ചുപറയുകയാണു്: ''വിമാനം മടങ്ങി ഹൈദ്രബാദിൽത്തന്നെ ഇറങ്ങാൻ നിശ്ചയിച്ചു. പെട്രോൾ മുഴുവനും കത്തിച്ചു തീർന്നശേഷം ഇറങ്ങുന്നതാണു്.''

വിമാനത്തിൽ എല്ലായിടത്തും നിശ്ശബ്ദത! ഭയാനകമായ മൂകത! ആക്കും ഒരു വികാരവുമില്ലേ? എന്തൊര

സ്വാസ്ഥത. ഇവരൊക്കൊക്കെ വർത്തമാനം പറഞ്ഞുകൂടേ, സിഗരററു വലിച്ചുകൂടേ? ഒന്നുമില്ല. ഒരനക്കവുമില്ല. എല്ലാവരും ഇടയ്ക്കിടെ പരസ്പരം നോക്കുന്നു, അത്രമാത്രം. എന്തിനിങ്ങനെ നോക്കുന്നു?

ഏകദേശം ഒന്നേമുക്കാൽ മണിക്കൂർനേരം വിമാനത്താവളത്തെ ചുററിക്കറങ്ങിക്കൊണ്ടിരുന്നു വിമാനം. അതിന്റെ ചക്രങ്ങൾ സ്ഥാനത്തു് ഉണ്ടോ, ഇല്ലയോ എന്നുകൂടി അറിയാൻ വയ്യ. രാത്രിയായതുകൊണ്ടു് നിലത്തുനിന്നു നോക്കി പറയാനും സാദ്ധ്യമല്ല. പശു എത്രത്തോളം കേടുവരുത്തി എന്നതു കണക്കാക്കുക വയ്യ. ആവശ്യമെങ്കിൽ ഒരു 'ബെല്ലി ലാൻഡിങ്ങി'നുവേണ്ടി തയ്യാറാകുകയാണു്. എല്ലാ കരുതലുകളും എടുക്കുകയാണു്. വിമാനത്താവളത്തിൽ ഫയർ എഞ്ചിനുകൾ തയ്യാറായി. എല്ലാവർക്കും അറിവുകൊടുത്തു ജാഗ്രതപാലിക്കാൻ. സമയം പോകുന്നില്ല. ജനാർദ്ദനൻ സെക്കൻറുകൾ നീക്കാൻ വിഷമിച്ചു, വിയർത്തു. ''ഈശ്വരാ!'' എന്നു വിളിച്ചു.

കുറെ കഴിഞ്ഞതിനുശേഷം കോക്ക്പിററിൽനിന്നു പൈലററിന്റെ മൈക്രോഫോൺ അറിയിപ്പു്: ''ഞാൻ വിമാനം ഇറക്കാൻ ശ്രമിക്കുകയാണു്. യാതൊന്നും സംഭവിക്കുകയില്ല എന്നു പ്രതീക്ഷിക്കാം. പക്ഷേ, നിങ്ങൾക്കു ചില നിർദ്ദേശങ്ങൾ നല്കാനുണ്ടു്. പിന്നിലുള്ള യാത്രക്കാരെല്ലാം മുന്നിലേക്കു വരുക. കുട്ടികളെ അമ്മമാർ മടിയിലെടുത്തു വെയ്ക്കുക. മൂർച്ചയുള്ള എല്ലാ സാധനങ്ങളും, പെന്നടക്കം ദേഹത്തുനിന്നു മാററിവെയ്ക്കുക.''

എല്ലാവരും അക്ഷരംപ്രതി അനുസരിച്ചു. ആരും ശബ്ദിച്ചതുമില്ല. എല്ലാവരുടേയും മുഖത്തു് ഉൽക്കണ്ഠ. അന്യോന്യം നോക്കുകമാത്രം ചെയ്യുന്നു. ഈ നോട്ടം അസ്വാസ്ഥത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു.

ജനാർദ്ദനൻ മുൻഭാഗത്തു രണ്ടാമത്തെ വരിയിലായിരുന്നു. എല്ലാവരും പൈലററിന്റെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പാക്കി. അടുത്ത സീററിൽ ഒരു മദ്ധ്യവയസ്സൻ വന്നിരുന്നു. വിയർത്തു കുളിച്ചിരിക്കുന്നു. ജനാർദ്ദനൻ വീണ്ടും മുന്നോട്ടു നോക്കി. വാതിലുൽ സ്ററുവേഡ് ഹാൻഡിൽ പിടിച്ചു

തുറക്കാനുള്ളമട്ടിൽ ഒരുങ്ങിനില്ക്കുന്നു. പുറകിലത്തെ വാതിലിൽ മറെറാരാൾ നില്ക്കുന്നു. ആവശ്യമെങ്കിൽ വാതിൽ തുറന്നു യാത്രക്കാർക്കു പുറത്തു ചാടാൻവേണ്ടിയാണിതു്. വിമാനം ഇറങ്ങിത്തുടങ്ങി.

നിലത്തു് ഫയർഎഞ്ചിനുകൾ തയ്യാറെടുത്തു. എല്ലാവരുടെയും ഹൃദയമിടിപ്പു കൂടി. വിമാനം പതുക്കെ റൺവേയിൽ തട്ടിച്ചുനോക്കിയപ്പോൾ മനസ്സിലായി ചക്രം സ്ഥാനത്തുതന്നെയുണ്ടെന്നു്. വീണ്ടും ഉയർന്നു പൊങ്ങി പൈലററ് ശരിക്കും നിലത്തിറങ്ങി. എല്ലാവരും ദീർഘ നിശ്വാസമിട്ടു. പലർക്കും ശബ്ദം വരുന്നില്ല. വാതിലുകൾ തുറന്നു് ഇറങ്ങിയപ്പോൾ എല്ലാവരും പൈലററിനെ അഭിനന്ദിച്ചു, സ്തുതിച്ചു. ഒരു യജ്ഞം അവസാനിച്ചു.

എല്ലാവരും പോകുന്നതുവരെ ജനാർദ്ദനൻ ആ ഇരുപ്പിൽത്തന്നെ ഇരുന്നു. മരവിച്ചപോലെയുണ്ടു്, പൈലററ്. എല്ലാ യാത്രക്കാരും പോയപ്പോൾ മുൻസീററിൽ വന്നു് ഇരിക്കുകയല്ല, വീഴുകതന്നെ ചെയ്തു. ഒരു ഭഗീരഥ പ്രയത്നമായിരുന്നു അതു്. ജനാർദ്ദനൻ പുറത്തിറങ്ങി. എയർ ഹോസ്റ്റസ്സുമാർ പുറത്തിറങ്ങി വിങ്ങിക്കരയുന്നു. ചക്രങ്ങൾ നോക്കി. പക്ഷി ഒരു വലിയ മാംസപിണ്ഡമായി ചക്രങ്ങൾക്കിടയിലുണ്ടു്. പിന്നീടു പകരം വിമാനം വന്നാലേ യാത്ര തുടരാൻ പററൂ. വിമാനത്തെ നോക്കിയിരിക്കുമ്പോൾ സഹപ്രവർത്തകർ ചോദിച്ചു: ''എന്തു പററി പോയില്ലേ?'' വിവരം മുഴുവൻ പറഞ്ഞു. പിറേറന്നു് എല്ലാവരുംകൂടി യാത്ര തുടർന്നു.

ആകാശത്തുവച്ചു് ഒരിക്കൽക്കൂടി ജനാർദ്ദനനെ ഇങ്ങനെ കളിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ടു്. മദിരാശിയിൽനിന്നു ഹൈദ്രബാദിലേക്കു വരുകയായിരുന്നു. ഹൈദ്രബാദിൽ ഇറങ്ങാറായപ്പോൾ പറഞ്ഞു കാലാവസ്ഥ മോശമാണെന്നും മദിരാശിക്കു മടങ്ങുകയാണെന്നും. മൂന്നുമണിക്കൂർ പറന്ന ശേഷം മദിരാശിയിലെത്തി വിമാനമിറങ്ങിയപ്പോൾ വീണ്ടും അറിയിപ്പു്: ''ഹൈദ്രബാദ് കാലാവസ്ഥ മെച്ചപ്പെട്ടു. ഉടൻ യാത്ര പുറപ്പെടുകയാണു്.'' ഈ യാത്രക

ളും അനുഭവങ്ങളും പേടി കുറയ്ക്കാൻ സഹായിക്കുകയല്ല ചെയ്യുന്നതു് എന്നു ജനാർദ്ദനൻ പറയുന്നു.

ഒരിക്കൽ ദൽഹിയിൽനിന്നു ബോംബെയിലേക്കു പോകുകയായിരുന്നു. ബോംബെയിൽ അതിവർഷം. വിമാനം അഹമ്മദാബാദിലേക്കു തിരിച്ചുവിടേണ്ടിവന്നു. അർദ്ധരാത്രിയോടടുത്തു് അഹമ്മദാബാദിലെത്തി. ഭക്ഷണമില്ല. ചായയുംകൂടിയില്ല. നല്ല മഴ. വിശപ്പു നന്നേയുള്ള യാത്രക്കാർ അക്ഷമരായി. പൈലററിനോടു കോപിച്ചു. എയർലൈൻസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരോടു കോപിച്ചു. ഏതോ ഒരുദ്യോഗസ്ഥൻ പുതിയ ചെയർമാന്റെ പുതിയ നയംകാരണം ഞങ്ങൾക്കു വിമാനത്തിൽക്കൂടി ഒന്നും കരുതിവെയ്ക്കാൻ പററിയില്ല എന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ ദേഷ്യം ചെയർമാന്റെ നേരെയും പ്രദർശിപ്പിച്ചു. പല ശ്രമങ്ങളും നടത്തി. വീണ്ടും പൈലററിനോടു തട്ടിക്കയറി: ''എന്തിനേ ഇങ്ങോട്ടു കൊണ്ടുവന്നതു്? എങ്ങനെയെങ്കിലും അവിടെ ഇറക്കാമായിരുന്നില്ലേ? ഞങ്ങൾക്കു ബോംബെയ്ക്കു പോകണം.'' എന്നൊക്കെയായി. സഹികെട്ട പൈലററ് പറഞ്ഞു: ''എല്ലാവരും കയറിയിരിക്കൂ, ഞാൻ കൊണ്ടുപോകാം.'' ഒരൊററ ആൾ കയറിയില്ല. ദേഷ്യം അടങ്ങി. വിശപ്പിന്റെ കാര്യവും മറന്നു. പിറേറന്നു രാവിലെ യാത്ര തുടർന്നപ്പോഴും പലരും അന്വേഷിച്ചതു് ''ഇപ്പോൾ മഴയുടെ സ്ഥിതിയെങ്ങനെ, പെയ്തോളുമോ?'' എന്നൊക്കെയായിരുന്നു.

ഇത്തരം പല അനുഭവങ്ങളുണ്ടായി. ഒരു വിമാനാപകടത്തിൽനിന്നു രക്ഷപ്പെടുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ പേടി കുറയുകയല്ലേ വേണ്ടതു്? നേരെ മറിച്ചാണു് എനിക്കും ജനാർദ്ദനനും അനുഭവം. ഞങ്ങളുടെകൂടെ രക്ഷപ്പെട്ട ബാക്കിയുള്ളവർക്കും ഇതായിരിക്കും അനുഭവമെന്നു കരുതാൻ അതു വഴിനല്കുന്നു. പക്ഷേ, ഒരിക്കൽ അപകടത്തിന്നു പിടികൊടുക്കാഞ്ഞാൽ പിന്നെ പിടികിട്ടില്ല എന്നു പലരും പറഞ്ഞതു് ഞങ്ങൾക്കു് എപ്പോഴും ഓർമ്മയിലുണ്ടാവാറുണ്ടു്.

8. 'സഹയാത്രികൻ' വീണ്ടും

അപകടത്തിനുശേഷം പലരും ചോദിച്ച ഒരു കാര്യം ഇനി വിമാനയാത്ര ചെയ്യുമോ, യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ പേടിയുണ്ടാകുമോ എന്നാണ്. ആശുപത്രിയിൽവെച്ചുകൂടി ഈ സംശയനിവൃത്തിക്കുവേണ്ടി ചില സ്നേഹിതർ മുതിർന്നു: ''പണ്ടൊക്കെ വിമാനയാത്രചെയ്യുമ്പോൾ എപ്പോഴും പേടിയായിരുന്നു. ഇപ്പോൾ അത് എന്നെ വിട്ടുമാറി.'' എന്നാണു മറുപടി പറഞ്ഞത്. എനിക്കു പററിയ അപകടത്തിന്റെയും രക്ഷപ്പെടലിന്റെയും അനുഭവങ്ങൾ, എന്തായാലും ഇത്രയല്ലേ ഉള്ളൂ എന്ന തോന്നൽ എന്നിവയാണ് ആ പ്രസ്താവനയ്ക്കു കാരണം.

എന്നാൽ വീണ്ടും യാത്രചെയ്തപ്പോൾ പഴയ അപകടഭീതി എന്റെകൂടെ യാത്രയ്ക്കു സന്നദ്ധനായി നിൽപ്പുണ്ട്. പിന്നീട് യാത്രചെയ്യുമ്പോൾ ഒരു പുതിയ അംഗംകൂടി. യാത്ര തുടങ്ങിയാൽ മനസ്സ് കഴിഞ്ഞപ്രാവശ്യത്തെ അപകടത്തിന്റെ സാമ്യതകൾ കണ്ടെത്താൻ ശ്രമിക്കും. അവയാദൃച്ഛികം എന്നു പറഞ്ഞ് അവഗണിക്കാൻ മനസ്സിനെ ഉപദേശിക്കും. മനസ്സ് ആ ഘട്ടങ്ങളിൽ എനിക്കു വഴങ്ങാറില്ല. അപകടം കഴിഞ്ഞശേഷം ഉള്ള രണ്ടാമത്തെ യാത്രയ്ക്കു വിമാനത്താവളത്തിൽ പോയപ്പോൾ ഡോക്ടർ സെയ്തു മുഹമ്മദ് എം. പി.യും ഉണ്ടായിരുന്നു. വാസ്തവം പറഞ്ഞാൽ ഞാൻ ഡോക്ടറെയല്ല കണ്ടത്. മുൻ അഡ്വക്കേററ് ജനറലിനെയായിരുന്നു. കുമാരമംഗലം ഒരു മുൻ അഡ്വക്കേററ് ജനറലായിരുന്നുവല്ലോ. അന്നു വിമാനത്താവളത്തിൽ യാത്രയ്ക്കു തയ്യാറായി വേറൊരു സ്നേഹിതൻ ഉണ്ടായിരുന്നു. അയാൾക്കു കണ്ടറ അലിൻഡിലാണു ജോലി. അപകടത്തിൽ മരിച്ച ഒരാൾ അലിൻഡ് ഉദ്യോഗസ്ഥനായിരുന്നു. പിന്നെ എന്റെകൂടെ യാത്രചെയ്യുന്നവർക്കൊക്കെ പേടിയുണ്ട് എന്നൊരു തോന്നലും ഉണ്ട്. അതറിയുന്ന ഒരുദ്യോഗസ്ഥൻ മേല്പറഞ്ഞ യാത്രാ

വേളയിൽ എന്നോട് സംസാരിച്ചില്ല. യാത്ര അവസാനിച്ച് വിമാനത്തിൽനിന്നു പുറത്തുവന്നശേഷമാണ് കുശലംചോദിച്ചതു്. എന്നാൽ, അപകടത്തിനുശേഷമുള്ള ആദ്യയാത്ര എന്തുകൊണ്ടും ഓർമ്മിക്കത്തക്കതാണ്.

അതു്, അതേ വിമാനം—ഫ്ളൈറ്റ്—ആയിരുന്നു. ഐ. സി. 440 ബോയിങ്! മദിരാശിയിൽനിന്നു ദൽഹിയിലേക്കു്!

തീയതി വീണ്ടും 31. ഒക്ടോബർ 31. വിമാനം സന്ധ്യയ്ക്ക് 7.25–ന്നടത്താണ് മദിരാശിയിൽനിന്നു പറന്നുയർന്നതു്—ആ വിധിനിർണ്ണായകമായ ദിവസമെന്നപോലെ വീണ്ടും നിശ്ചിതസമയത്തിലും 15 മിനുട്ട് വൈകീട്ട്!

ഒരു വിമാനത്തിൽ കയറുമ്പോൾ ഭയാശങ്കകൾ—ഭയത്തേക്കാൾ ആശങ്കകൾ—പതിവായിത്തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു, എന്നെ സംബന്ധിച്ചേടത്തോളം. ദൽഹിയിൽ, പാലം വിമാനത്താവളത്തിലെ ഐ. എൽ. എസ്സിനെക്കുറിച്ച് എനിക്കു് അനാവശ്യമായ സംശയങ്ങളൊന്നുമുണ്ടായിരുന്നില്ല. വല്ലതുമുണ്ടെങ്കിൽ, അവയെല്ലാം വിമാനത്തിന്റെ ക്യാപ്റ്റനെ വേണ്ടതുപോലെ അറിയിച്ചിരിക്കുമല്ലോ—വിശേഷിച്ചും മെയ് 31-ാംതീയതിയിലെ കുപ്രസിദ്ധമായ ബോയിങ് തകർച്ചയ്ക്കുശേഷം.

മെയ് 31—ാംതീയതിയിലെ ദൽഹി ബോയിങ് തകർച്ചയിൽനിന്നു ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ടപ്പോൾ ഒരു സ്നേഹിത വാക്കുകളൊന്നും ശ്രദ്ധിക്കാതെ പരിഭ്രമത്തിൽ അയച്ച കമ്പിസന്ദേശം ഓർമ്മിച്ചുപോയി: ''ഷോക്ക്ഡ് ടു ഹിയർ ഓഫ് യുവർ മിറാക്കുലസ് എസ്കെയ്പ്പ്'' (''നിങ്ങളുടെ അത്ഭുതാവഹമായ രക്ഷപ്പെടൽ കേട്ടു ഞെട്ടിപ്പോയി'') അതു് അവരുടെ യഥാർത്ഥ വികാരപ്രകടനമായിരുന്നിരിക്കണമെന്നു് അന്നു് എന്റെ മറ്റു പല സുഹൃത്തുക്കളും വ്യാഖ്യാനിക്കുകയുണ്ടായി!

അഞ്ചു മാസങ്ങൾക്കു മുൻപുണ്ടായ ആ വിമാനാപകടത്തിനുശേഷം ഞാൻ കഴിഞ്ഞ ആഴ്ചയാണ് വിമാനയാത്രചെയ്യുന്നതു്. അതുവരെ യാത്രചെയ്യാഞ്ഞതു്, ഭയാശങ്ക

കരംകൊണ്ടല്ല, എനിക്കൊരവസരം അതുവരെ കിട്ടിയി ട്ടില്ലായിരുന്നതുകൊണ്ടാണെന്നു മാത്രം.

അതേ 'ഫ്ളൈററി'നുള്ള ദൽഹിയാത്ര അന്നത്തെ വിമാനത്തകർച്ചയുടെ സമയത്തും അതിന്നുമുൻപും നടന്ന സംഭവപരമ്പര മുഴുവനും സ്മരണയിലുണർത്തി.

എന്നാൽ അന്നത്തേതിൽനിന്നു വ്യത്യസ്തമായി, മദി രാശിയിൽ കാലാവസ്ഥ മോശമായിരുന്നു—കനത്ത മഴ പെയ്തുകൊണ്ടിരുന്നു.

കഴിഞ്ഞ തവണയെന്നപോലെ ഞാൻ വൈകിയി ട്ടാണു മീനമ്പാക്കം വിമാനത്താവളത്തിലെത്തിയതു്— വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിനു് ഇരുപതു മിനുട്ട മുൻപുമാത്രം. എന്റെ സീററു് എൻഡോഴ്സ് ചെയ്തു കിട്ടിയിരുന്നി ല്ല. വിമാനത്താവളത്തിൽവെച്ചുതന്നെയാണു് അന്നെന്ന പോലെ ഇത്തവണയും സീററു് 'എൻഡോഴ്സ്' ചെയ്ത തു്. അതു് എൻഡോഴ്സ്ചെയ്തതന്ന ആളാകട്ടെ, കഴി ഞ്ഞതവണയും താൻതന്നെയാണു് എന്റെ സീററു് 'എൻ ഡോഴ്സ്'ചെയ്തു തന്നതെന്ന വിവരം സ്വമേധയാ എന്നെ അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. ആ സ്മരണ വളരെയൊ ന്നും സുഖകരമായിരുന്നില്ലെങ്കിലും ഞാൻ അദ്ദേഹത്തോടു നന്ദിപറഞ്ഞു. അയാറം ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ടതിലുള്ള സന്തോ ഷംകൊണ്ടു പറഞ്ഞതല്ലേ?

സാഹചര്യങ്ങറം എല്ലാംകൂടി എന്നെ ഒന്നുകൂടി 'കടക്കാൻ' ഗൂഢാലോചന നടത്തുകയാണോ?— 'എൻ ഡോഴ്സ്മെൻറിന്റെ' ആ വിവരം കേട്ടപ്പോറം ഞാൻ ഒരു നിമിഷനേരം ആലോചിച്ചുപോകാതിരുന്നില്ല. അ ല്ലെങ്കിൽ ഞാനെന്തിനു് ഒരിക്കൽക്കൂടി നേരത്തേ പുറ പ്പെടുന്ന ഒരു വിമാനത്തിനു ബുക്കുചെയ്തു സീററു് റദ്ദ്ചെ യ്തു മനപ്പൂർവ്വം വീണ്ടും ഇതേ ബോയിങ്ങിനു പോകാൻ എത്തിപ്പെടണം? അഥവാ ഞാൻതന്നെ സാഹചര്യങ്ങറം ക്കെതിരേ ഗൂഢാലോചന നടത്തുകയായിരുന്നുവോ?

ഒന്നു നേരാണു്: ഇതേ ഫ്ളൈററിനു ദൽഹിക്കു മട ങ്ങി ആ വിമാനത്തെക്കുറിച്ചു മനസ്സിലുണ്ടായിരുന്ന ഭയാ ശങ്കകറം എന്നെന്നേക്കുമായി ദൂരീകരിക്കണമെന്നു് എനി

ക്ക് അതിയായ മോഹമുണ്ടായിരുന്നു. യാദൃച്ഛികമായി ട്ടാവാം, പക്ഷേ, കഴിഞ്ഞതവണയെന്നപോലെ ഇത്തവ ണയും പ്രധാനമന്ത്രിയുടെകൂടെയാണ് ഞാൻ ദൽഹിക്കു പുറത്തു പോയതു്. (അന്നു കൊച്ചിയിൽ മാതൃഭൂമിയുടെ സുവർണ്ണജൂബിലിക്ക്, ഇത്തവണ കോഴിക്കോട്ട് കത്തോ ലിക്കാ രൂപതയുടെ സുവർണ്ണജൂബിലിക്ക്.) മടക്കയാത്ര യിൽ വീണ്ടും ഒരു ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസ് വിമാന ത്തിൽത്തന്നെ മദിരാശിവഴി മടങ്ങുകയായിരുന്നു.

യാദൃച്ഛികതത്വത്തിന്റെ പരിമിതിയെന്നു പറയുക, മെയ്മാസത്തെ ആ യാത്രയിലെന്നപോലെ 'കടം വാ ങ്ങിയ' ഒരു സൂട്ട്കെയ്സാണ് ഇത്തവണയും ഞാൻ യാത്രയിൽ കൂടെ കൊണ്ടുപോയതു്.

അന്നു് എന്റെകൂടെ രക്ഷപ്പെട്ട മദിരാശിയിലെ ഇന്ത്യൻ എയർലൈൻസ് സ്റ്റോഴ്സ് ഓഫീസർ കോഴി ക്കോട്ടുകാരൻ ജനാർദ്ദനനുമായി ഞാൻ ഫോണിൽ സംസാ രിച്ചു. ജനാർദ്ദനനും ഇതേദിവസം യാത്രചെയ്യുന്നു. (അവി ചാരിതമായ, യാദൃച്ഛികമായ, എന്തെല്ലാം ഏകകാലസം ഭവങ്ങൾ! എന്നു ഞാനോർക്കുകയായിരുന്നു.) പക്ഷേ, അ പ്പോഴേക്കും താൻ അന്നു ഹൈദരാബാദിലേക്കാണു പറക്കു ന്നതെന്നും അതു് എന്റെകൂടെയല്ലെന്നും ജനാർദ്ദനൻ പറ ഞ്ഞു. പക്ഷേ, അദ്ദേഹം എനിക്ക് എന്റെ സീററ് ഏർപ്പാടുചെയ്തുതന്നു.

വിമാനത്താവളത്തിലേക്കു കടന്നപ്പോൾ ഓർമ്മവന്ന മറെറാരു കാര്യം എനിക്കു മാനസികമായി ഉത്തേജനം നല്കാനൊന്നും പര്യാപ്തമായിരുന്നില്ല. സമയം നന്നല്ലെ ന്നതിനാൽ അടുത്ത മൂന്നുകൊല്ലത്തേക്കു വ്യോമയാത്ര ചെയ്യരുതെന്ന് ഒരു അമേച്വർ ജ്യോത്സ്യസുഹൃത്തു് എന്നെ താക്കീതുചെയ്തിരുന്നു. പക്ഷേ, അതേസമയത്തു്, കഴിഞ്ഞ വിമാനത്തകർച്ചയിൽനിന്നു ഞാൻ രക്ഷപ്പെട്ട തു് ശ്രീ സത്യസായിബാബയുടെ കാരുണ്യംകൊണ്ടാണെ ന്നും, ബാബയെക്കുറിച്ചു നല്ല ലേഖനങ്ങൾ എഴുതാൻ ബാബ എനിക്കൊരു ജന്മംകൂടി നല്കിയതാണെന്നുമുള്ള

മറെറാരു സുഹൃത്തിന്റെ എഴുത്ത് ജ്യോത്സ്യസുഹൃത്തിന്റെ പ്രവചനഫലം ഇല്ലാതാക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു.

ഒരു കാര്യംകൂടി എനിക്കോർമ്മവന്നു. ഞാൻ മടങ്ങി വരുമ്പോഴും എന്നെ ആരും വിമാനത്താവളത്തിൽ കാത്തു നില്ക്കരുതെന്നു ദൽഹിയിൽനിന്നു പുറപ്പെടുന്നസമയത്ത് തമാശയായിട്ടെങ്കിലും എന്റെ ചില സുഹൃത്തുക്കളോട് പറഞ്ഞിരുന്നു. കാരണം, ഞാൻ ഒന്നായിട്ടോ കഷണങ്ങളായിട്ടോ മറെറവിടെയെങ്കിലുമാകാം ഇറങ്ങുന്നത്. ഈ ദുഃശ്ചിന്ത അവരിൽ ചിലരെ ഞെട്ടിച്ചുവെങ്കിലും മദിരാശിയിൽ വിമാനം ടേക്ഓഫ്ചെയ്യാൻ കാത്തുനില്ക്കെ ഞാൻ ആ 'അറ'യെക്കുറിച്ചും ചിന്തിക്കാതിരുന്നില്ല.

പെട്ടെന്നാണു ഞാൻ കാഷ്യൂ കോർപ്പറേഷനിലെ സെഡ്. കെ. ജോസഫിനെ കണ്ടത്. വിരൽചൂണ്ടിക്കൊണ്ട്, വലിയൊരു പുഞ്ചിരിയോടെ എന്നെ സമീപിച്ച് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു: ''കുട്ടി ഈ വിമാനത്തിലാണു വരുന്നതെങ്കിൽ ഞാൻ അവസാനനിമിഷത്തിൽ എന്റെ സീററ് ക്യാൻസൽചെയ്യുകയാണ്—ഞാൻ ഈ വിമാനത്തിലില്ല.''

മറെറാരു സുഹൃത്ത്—ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള. എം. പി.—അത്ഥഗർഭമായി ചോദിച്ചു: ''കുട്ടിയും അതേ വിമാനത്തിൽത്തന്നെയാണോ യാത്ര'' എന്ന്. അപകടം പററിയ യാത്രയിൽ എം. പി.മാരുണ്ടായിരുന്നു.

ഒടുവിൽ ഫ്ളൈററ് അനൗൺസ്ചെയ്തു: ''ദി മദ്രാസ്- ഡൽഹി ഫ്ളൈററ് നമ്പർ ഐ. സി. 440...''

മഴ തുടരുന്നുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിലും വിമാനം പറന്നു പൊങ്ങി. ക്യാപ്ററൻ ജോളിയായിരുന്നു കമാണ്ടർ. ചെറുക്കാനാകാത്ത 'പുഞ്ചിരികൾ ഫിററുചെയ്ത്'' എയർഹോസ്റ്റസ്സുമാർ ഞങ്ങളെ ഓരോരുത്തരെയും സ്വാഗതംചെയ്യാനെത്തി. എന്തുകൊണ്ടോ അന്ന്—മെയ് 31-ാംതീയതി—ഞാൻ ഇരുന്ന അതേ സീററിലിരിക്കാനാണ് എനിക്കു തോന്നിയത്. പല യാത്രക്കാരും പിൻവരികളിലുള്ള സീററുകൾ തേടിപ്പോകുന്നത് ഞാൻ തമാശയോടെ നോ

കരിക്കണ്ട്. ചില വി. ഐ. പി.മാരും എം. പി.മാരും ഉണ്ട് അവരിൽ.

ഞാൻ ഇരുന്നുകഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല, പിന്നിൽനിന്ന് ഒരു വിളി: ''ഹേ, നിങ്ങൾ ഈ വിമാനത്തിൽ യാത്ര ചെയ്യുകയോ!''

ഞാൻ തിരിഞ്ഞുനോക്കി.

അന്ന് എന്റെയും ജനാർദ്ദനന്റെയുംകൂടെ ചില ചില്ലറ പൊള്ളലുകളോടുകൂടി മാത്രം രക്ഷപ്പെട്ട ശ്രീമതി വിജയലക്ഷ്മി എം. പി. ഞങ്ങൾ രണ്ടുപേരും അത്ഭുതപ്പെട്ടു.

അവർ പറഞ്ഞു, ''ഞാൻ നിങ്ങളുടെ തൊട്ടടുത്തിരിക്കാം.'' ഒരുമിച്ചു മരണവുമായി കൂടിക്കാഴ്ച നടത്തി തിരിച്ചുപോന്ന ഞങ്ങളുടെ ആ 'സൗഹൃദം' ഞങ്ങളെ അറിയുന്നവരെയെല്ലാം രസിപ്പിക്കുകതന്നെ ചെയ്തു.

വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിനു സെക്കന്റുകൾക്കുമുൻപ് ശ്രീ ബാലകൃഷ്ണപിള്ള ഞങ്ങളെ രണ്ടുപേരെയുംകൂടി കണ്ട് ''അപ്പോൾ നിങ്ങൾ രണ്ടുപേരുമായോ? പക്ഷേ, ഭാഗ്യമുള്ള നിങ്ങൾ രണ്ടുപേർകൂടിയുള്ളതുകൊണ്ട് ഇത്തവണ മറ്റുള്ള യാത്രക്കാരെല്ലാം ഭാഗ്യവാന്മാരായിരിക്കണം.''

ശ്രീ പിള്ളയാണ് ഒരു വിവരം ഞങ്ങളെ അറിയിച്ചത്—ഒരു കേന്ദ്ര ഡെപ്യൂട്ടി മന്ത്രിയുമുണ്ട് അതേ വിമാനത്തിൽ (കഴിഞ്ഞതവണ അത്ര ഞങ്ങളെപ്പോലെതന്നെ ജീവനം കൈയിൽ മടക്കിപ്പിടിച്ചു രക്ഷപ്പെട്ട ഡപ്യൂട്ടി മന്ത്രി ബാൽഗോവിന്ദ് വർമ്മയായിരുന്നു.) ആ വിധിനിർണ്ണായകയാത്രയിലെന്നപോലെ വേറെയും രണ്ടുമൂന്ന് എം. പി. മാർകൂടി വിമാനത്തിലുണ്ടെന്നു ഞാൻ ശ്രീ പിള്ളയോടു പറഞ്ഞു.

അന്നു തെളിഞ്ഞ കാലാവസ്ഥയിലായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇത്തവണ കാർമേഘാവൃതമായ, മഴ പെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാലാവസ്ഥയിൽ, വിമാനം സുഗമമായി ഉയർന്നുപൊങ്ങി. ആവശ്യമായ 'സാധാരണ ഉയര'ത്തിൽ എത്തിയപ്പോൾ 'സീറ്റുബെൽറ്റുകൾ അഴിച്ചുകൊള്ളാൻ' ഞങ്ങൾക്കു നിർദ്ദേശം വന്നു. എയർഹോസ്റ്റസ്സുമാർ യാത്രക്കാരുടെ ആവശ്യങ്ങളിൽ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിച്ചുതുടങ്ങി...

ഇരുപത്ത് ഇരുപത്തഞ്ചു മിനുട്ടനേരം പറന്നുകാണും— സുഗമമായി പറന്നുകൊണ്ടിരുന്ന വിമാനം പെട്ടെന്ന് അകാരണമായി ആടിത്തുടങ്ങി. അതു് ഉയർന്നും താണും കൊണ്ടിരുന്നു. പ്രതികൂലകാലാവസ്ഥയോ? എങ്കിൽ സീററ്ബെൽററുകൾ മുറുക്കാൻ നിർദ്ദേശം വരുമായിരുന്നുവല്ലോ. അങ്ങനെ യാതൊരടയാളവുമില്ല. യാതൊരു മുന്നറിയിപ്പുമില്ല.

പെട്ടെന്നു വിമാനം താണുതുടങ്ങി. ഉയരം വീണ്ടു കിട്ടാൻ ശ്രമിക്കവേ വീണ്ടും താണു!

പല കണ്ണുകളും അവയിൽ പലതിലും നഗ്നമായ ശത്രുതയാണ് പ്രതിഫലിച്ചിരുന്നതെന്നു തോന്നുന്നു— എന്റെയും ശ്രീമതി വിജയലക്ഷ്മിയുടെയും നേരെ തിരിഞ്ഞു. ഞങ്ങളെ നോക്കുന്ന സുന്ദരികളായ എയർഹോസ്റ്റസ്സുമാരുടെ കണ്ണുകളിലെ തിളക്കംപോലും നഷ്ടപ്പെട്ടിരുന്നു!

ശ്രീമതി വിജയലക്ഷ്മി തികച്ചും അസ്വസ്ഥയും ഭയചകിതയുമായിരുന്നു— ''എല്ലാം യോഗമാണ്'' എന്നുവരെ അവരൊരിക്കൽ എല്ലാ ആശയും കൈയൊഴിച്ചു പറഞ്ഞു. പേടി പ്രകടിപ്പിച്ചില്ലെങ്കിലും ഞാനും തികച്ചും അസ്വസ്ഥനായിരുന്നു. പക്ഷേ, ഞാൻ എല്ലാം അവരിൽനിന്നൊളിച്ചുവെച്ചു. അവരെ കൂടുതൽ ഭയപ്പെടുത്തരുതല്ലോ. ഞങ്ങൾ കയറിയതുകൊണ്ടുമാത്രം ഒരു വിമാനം അപകടത്തിൽ ചെന്നു ചാടുകയെന്നു വന്നാലോ? എന്തോ മററുള്ള യാത്രക്കാരിലും ജോലിക്കാരിലും അങ്ങനെ ഒരു വിശ്വാസം വ്യാപിച്ചുകഴിഞ്ഞിരുന്നു. ഇംഗ്ലീഷിൽ 'ഹൂഡൂ' എന്നും, മലയാളത്തിൽ ഒരുപക്ഷേ, 'ശാപം' എന്നും പറയാവുന്ന എന്തോ ഒന്നു് ഞങ്ങളെ ബാധിച്ചിരുന്നുവോ?

വിമാനം അതിന്റെ ഏറ്റക്കുറച്ചിലുകളും ഉയർച്ചതാഴ്ചകളും തുടർന്നു. ഒരു ഘട്ടത്തിൽ ഞാനും എല്ലാം കയ്യൊഴിച്ചു— മാററാരു 'അനുഭവം' കൂടി ആസന്നമാണെന്നു തോന്നി— ഇത്തവണ 'എവിടെ' എത്തുമെന്നു നിശ്ചയമുണ്ടായിരുന്നില്ല. മാനസികമായി ഞാൻ എത്തു് അത്യാഹിതത്തി

ന്നും തയ്യാറെടുക്കുകയായി. 'പൂച്ചയുടെ ഏഴുജന്മങ്ങളുടെ' വലുപ്പത്തോടും ഭാഗ്യത്തോടുംകൂടി ഞാൻ 'തടിതപ്പുക' യാണെങ്കിൽത്തന്നെ എന്റെ ഉററവരോടും ഉടയവരോടും എന്തു പറയും? എന്നെല്ലാം ചിന്തിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കെ, എയർഹോസ്റ്റസ്സുമാർ കൊണ്ടുവന്ന 'ഐസിൻകഷണ' ങ്ങൾ വിമാനത്തിന്റെ 'കലുക്ക'ത്തിൽ നാലുപാടും ചിന്നിച്ചിതറുന്നുണ്ടായിരുന്നു.

ഇതിനിടയ്ക്കു് ഒരു രസികൻ കഥകൂടി മനസ്സിൽ പൊന്തിവന്നു—ഒരു ന്യൂയോക്ക്പത്രത്തിന്നു് അതിന്റെ ലേഖകന്മാരിലൊരാൾ അപമൃത്യുവടഞ്ഞ വിവരം കിട്ടിയതു്, അയാളുടെ ഒഴിവിൽ നിയമനംകിട്ടാൻ ഒന്നുരണ്ടു് അപേക്ഷകൾ വന്നപ്പോളാണത്രെ. (ആ പോസ്റ്റിന്നുവേണ്ടിയുള്ള അപേക്ഷകൾ കണ്ടപ്പോളാവണം പത്രക്കാർ തങ്ങളുടെ ലേഖകന്നു നേരിട്ട ഹതവിധിയെക്കുറിച്ചു് അറിഞ്ഞിരിക്കുക.) ഏതായാലും വിവരം മണത്തറിഞ്ഞ അപേക്ഷകർ 'അർഹരാ'ണെന്നതിൽ പത്രമാനേജ്മെന്റിന്നു യാതൊരു സംശയവുമുണ്ടായിരുന്നിരിക്കില്ല.

എല്ലാവരും ദൈവത്തെ ഏകാഗ്രതയോടെ പ്രാത്ഥിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നു. (അക്കാര്യത്തിൽ ഞാൻ പന്തയംവെയ്ക്കാൻ തയ്യാറാണു്.) ആശങ്കാകുലമായ ചില മിനുട്ടുകൾക്കുശേഷം ബോയിങ്ങു് ബോയിങ്ങിനെപ്പോലെതന്നെ പറക്കാൻ തുടങ്ങി. അപ്പോഴാണു ക്യാപ്ടൻ ജോളി പറയുന്നതു്, യാത്രക്കാക്കു യാതൊരുവിധ താക്കീതും നല്കാൻ നിവ്വാഹമില്ലാത്ത കുഴപ്പമാണു് നേരിട്ടതു്! വിമാനം അപ്രതീക്ഷിതമായി ഒരു 'സി. എ. ടി.' (ക്ലിയർ എയർ ടർബ്യൂലൻസ്—ശുദ്ധമായ അന്തരീക്ഷത്തിലുണ്ടാകുന്ന ഇളകിമറിച്ചിൽ)യിൽക്കൂടി കടന്നുപോവുകയായിരുന്നു. അങ്ങനെയൊരു സന്ദിഗ്ധാവസ്ഥയുണ്ടാകുമ്പോൾ റഡാറിൽ കാണുകയില്ലത്രെ—അതായതു്, തകരുകയാണെങ്കിൽ, എന്തുകൊണ്ടു് എങ്ങനെ തകർന്നുവെന്നു് ഗ്രൗണ്ട് കൺട്രോളിന്നുപോലും അറിയാൻ സാധിക്കുമായിരുന്നില്ലെന്നർത്ഥം—കമാൻററോ, കോ—പൈലട്ടോ, ഫ്ളൈററ് എഞ്ചിനീയറോ രക്ഷപ്പെടാത്തപക്ഷം എന്നുകൂടി കൂട്ടിച്ചേ

ത്തുകൊള്ളട്ടെ! ഒരിക്കൽ അങ്ങനത്തെ അന്തരീക്ഷചലനങ്ങളിൽ പെട്ടുപോയാൽ, വഴുതുന്ന റോഡിൽ ഒരു കാർ 'സ്കിഡ്'' ചെയ്യുന്നതുപോലെയാണ്—എന്നും സംഭവിക്കാം.

കാലാവസ്ഥ തെളിഞ്ഞുവെന്നും രണ്ടു മണിക്കൂറുകൾക്കകം ദൽഹിയിലിറങ്ങുമെന്നും കമാൻററർ അറിയിച്ചപ്പോൾ ഞങ്ങളെല്ലാവരും നീണ്ട ആശ്വാസനിശ്വാസങ്ങളുയച്ചു. ശ്രീമതി വിജയലക്ഷ്മിയുടെ മുഖത്തു വലിയൊരു മന്ദഹാസം വിടർന്നു.

എയർഹോസ്റ്റസ്സുമാരുടെ കണ്ണുകളിൽ വീണ്ടും 'വജ്രങ്ങൾ' തിളങ്ങി. പക്ഷേ, ആ നിമിഷങ്ങളിലൂടെ കടന്നുപോയ ഞങ്ങൾക്ക് ആ രണ്ടു മണിക്കൂറുകൾ രണ്ടുദിനങ്ങളായിട്ടാണനുഭവപ്പെട്ടത്. നിമിഷങ്ങൾ ചങ്ങലയ്ക്കിട്ടതുപോലെ ഇഴയുകയായിരുന്നു.

കുറച്ചുനേരം കഴിഞ്ഞ് സീററിന്റെ മുന്നിലേക്കു നോക്കി. അവിടെ ഒരു വിശറിയിരിക്കുന്നു. 'ഫോർ കെയർ ഫ്രീ ട്രാവൽ, ഫ്ളൈ ഐ. എ.' എന്ന് അതിൽ കാണുന്നു. ഞാൻ വിമാനാപകടത്തിന്നുശേഷം ആസ്പത്രി വിട്ടപ്പോൾ ആദ്യമായി ചെന്നതു് അപകടസ്ഥലത്തേക്കായിരുന്നു. ആ രംഗമൊന്നു നന്നായി കാണുവാൻവേണ്ടി. അവിടെ ചെന്നപ്പോൾ കണ്ടതു് കേടുവരാത്ത ഇതരം ഒരു വിശറിയാണ്. മനസ്സ് വീണ്ടും അസുഖകരമായ മണ്ഡലങ്ങളിൽ സഞ്ചരിക്കുകയാണ്. മനസ്സു മടങ്ങു. മററു പലതും ആലോചിക്കാൻതുടങ്ങി.

അപ്പോഴേക്കും എയർഹോസ്റ്റസ്സ് വന്നു: ''ചായയോ കാപ്പിയോ?'' രണ്ടു കൈകളിലും ഓരോ കാപ്പിപ്പാത്രങ്ങളുണ്ട്. അവർ എന്റെ മുന്നിൽ കൊണ്ടുവെയ്ക്കുന്നതു് ആതിഥ്യമര്യാദയല്ല, സൗന്ദര്യവുമല്ല. മറക്കാനാഗ്രഹിക്കുന്ന ഓർമ്മകളാണ്. വിമാനാപകടത്തിന്നുശേഷം എയർലൈൻസുകാർ അറിയിച്ചു, യാത്രക്കാരുടെ ചില സാധനങ്ങൾ രക്ഷപ്പെട്ടു കിട്ടിയിട്ടുണ്ട്. അതു് ഉടമസ്ഥന്മാർക്കു വന്നു നോക്കാം, അവകാശപ്പെടാം. അവിടെപ്പോയി നോക്കിയപ്പോൾ കണ്ടതു്, ഇവരും കൈയിൽവെച്ച

പാത്രങ്ങൾപോലെയുള്ള അഞ്ചാറു കെററിലുകൾ മാത്രമാണു്. ഏതായാലും. അവർ തന്ന ചായ കുടിച്ചു ക്ഷീണം മാററി. മനസ്സു് തന്റെ പ്രവൃത്തിയിൽ വ്യാപൃതമായി.

ദൽഹിയിലെത്തിയപ്പോൾ ശ്രീ ജോസഫ് പറഞ്ഞു, ആ സന്ദിഗ്ദ്ധനിമിഷങ്ങൾ കഴിയുവോളം അദ്ദേഹം എന്നെക്കുറിച്ചാണു് ആലോചിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നതു് എന്നു്. ''നിങ്ങളുടെ ഭയാശങ്കകൾ അവസാനിച്ചുവോ?'' അദ്ദേഹം ചോദിച്ചു. ഉണ്ടെന്നോ ഇല്ലെന്നോ എനിക്കു മറുപടി പറയാമായിരുന്നു!

''ഏതായാലും എല്ലാംകൊണ്ടും മെയ് മുപ്പത്തൊന്നിന്റെ ഒരാവർത്തനത്തിനടുത്തെത്തിയ ഈ വിമാനയാത്രയും സംഭവബഹുലമല്ലാതെ പോയില്ല'' എന്നു മാത്രമേ ഞാൻ പറഞ്ഞുള്ളു.

ഒരു സംശയം എന്നിട്ടും അവശേഷിക്കുന്നു: എങ്ങനെ ഇനിയും ധൈര്യമായി വിമാനയാത്ര ചെയ്യാനൊക്കും? അപകടം തന്നെ വീണ്ടും പിന്തുടരുന്നുവോ? എന്തായാലും അപകടഭീതി കൂടെയുണ്ടു്—സഹയാത്രികനായിക്കൊണ്ടുതന്നെ!

